

385(01)

B783-

B.783y

ПРОВЕРЕНО
1960 г.Проверено
1991 г.

О проведеніи къ Архангельску Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги съ вѣтвью на р. Обь.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Побужденія, заставляющія представителей интересовъ города видѣть необходимость въ проведеніи къ Архангельску удобнаго и дешеваго желѣзнодорожнаго пути, каковымъ могла бы быть Восточно-Уральско-Бѣломорская ж. д. съ вѣтвью на р. Обь, вытекаютъ прежде всего изъ значенія Архангельскаго порта въ экономической жизни Россіи, какъ въ историческомъ прошломъ, такъ и въ послѣднее время.

Въ прошломъ Архангельскъ былъ первымъ морскимъ портомъ, черезъ который Россія вела заграничную торговлю. Самое возникновеніе Архангельска было обусловлено, именно, его портовыми качествами, въ виду представляемыхъ ими удобствъ для торговли съ за-границей¹⁾.

Чтобы убѣдиться, насколько Архангельскій портъ способствовалъ выполненію тѣхъ задачъ, которыя ему предъявлялись или имѣлись въ виду при его основаніи, представляется не лишнимъ отмѣтить наиболѣе характерные моменты исторіи нашей заграничной торговли черезъ Архангельскъ.

Грамота объ основаніи Архангельска была дана правительствомъ Іоанна IV-го во второй половинѣ XVI в. (1584 г.). Меньше, чѣмъ черезъ полстолѣтіе (черезъ 38 л.) Архангельскъ представлялъ изъ себя уже довольно порядочный, по тому времени, торговый пунктъ. Въ XVII в. заграничная торговля черезъ Архангельскъ приняла крупные размѣры: вывозились продукты земледѣлія, скотоводства, разнаго рода лѣсные товары, продукты охотничьяго и др. промысловъ. Въ вывозной торговлѣ черезъ Архангельскъ принималъ участіе очень обширный районъ тогдашней Россіи: не говоря уже о губерніяхъ сѣверныхъ и смежныхъ съ ними, сюда шли товары изъ центра Россіи и даже изъ южныхъ мѣстностей. Большое разнообразіе представляли предметы ввоза черезъ Архангельскъ.

Въ продолженіе XVII-го столѣтія количество ежегодно приходившихъ въ Архангельскъ иностранныхъ кораблей колебалось отъ 21 до 80. Въ продолженіе этого столѣтія Архангельскъ видѣлъ у себя флаги: англійскій, датскій, шведскій, французскій, гамбургскій, бременскій, прусскій. Сумма таможенныхъ сборовъ, получавшихся отъ заграничной торговли въ Архангельскѣ, съ 20 тысячъ въ началѣ этого столѣтія, къ концу его поднялась до 66 т. р. и въ общей суммѣ таможенныхъ сборовъ, собиравшихся въ концѣ XVII столѣтія во всѣхъ пограничныхъ пунктахъ Россіи (100 т. р.), составляла больше, чѣмъ $\frac{2}{3}$.

Успѣшно начавшаяся торговая дѣятельность Архангельскаго порта въ первое же время вызвала цѣлый рядъ новыхъ

¹⁾ Главными матеріалами для характеристики прошлой дѣятельности Архангельскаго порта послужили: „Очеркъ исторіи города Архангельска въ торгово-промышленномъ отношеніи“ С. О. Огородникова, С.-Петербургъ, 1890. и „Пояснительная записка къ проекту улучшенія Архангельскаго порта“. Начальника работъ Архангельскаго порта Инженера Путей Сообщенія С. В. Кирпичникова, Архангельскъ, 1908.

Центральная
Научно-Техническ.
Библиотека ИПСПрошрое Архан-
гельскаго порта.

промысловъ среди ближайшаго къ Архангельску населенія: лоцманскій, извозный, дрягильный, бочарный, кожевенный, павозочный и др. Подъ вліяніемъ развитія торговли въ Архангельскѣ, быстро увеличивалось и населеніе Двинскаго края: въ теченіе первой половины XVII в. въ тогдашнемъ Двинскомъ уѣздѣ число дворовъ увеличилось въ четыре раза, а число жителей въ 5 разъ.—Широта пространственнаго вліянія Архангельска въ это время подтверждается фактомъ участія въ завѣдываніи въ немъ торговыми дѣлами представителей городовъ: Костромы, Ярославля, Вологды, Вел.-Устюга, Сольвычегодска.

Во второй половинѣ XVII в. заграничная торговля черезъ Архангельскъ настолько окрѣпла, что правительство того времени нашло возможнымъ, безъ всякаго ущерба для торговаго развитія Архангельска, уничтожить (въ 1667 г.) рядъ льготъ, предоставленныхъ раньше иностранцамъ, ради привлеченія ихъ къ торговлѣ съ Россіей, и приступить къ изданію ряда мѣропріятій, покровительствовавшихъ внутренней русской промышленности.

На рубежѣ XVII и XVIII столѣтій, благодаря цѣлой системѣ мѣръ, принятыхъ Петромъ Великимъ, — въ ихъ числѣ мѣръ къ развитію отечественнаго судостроенія, Архангельскъ получаетъ новый сильный толчекъ къ развитію. Въ 1710 г., напр., общая стоимость вывезенныхъ изъ Архангельска за границу товаровъ равнялась 3.071.240 р., а стоимость привезенныхъ—1.606.580 р., при чемъ количественное увеличеніе привоза сопровождалось увеличеніемъ его разнообразія. Начиная съ 1700 г. и кончая 1713 г., годомъ, въ которомъ на торговлю черезъ Архангельскъ былъ наложенъ рядъ стѣсненій, число ежегодно приходившихъ въ Архангельскъ иностранныхъ кораблей колебалось уже отъ 64-хъ до 169. Средняя ежегодная посѣщаемость его за этотъ періодъ, по сравненію съ таковою же въ XVII в., увеличилась больше, чѣмъ въ три раза. Общая сумма ежегодныхъ таможенныхъ сборовъ къ 1814 г. равнялась уже 241.908 р., т. е. слишкомъ въ четыре раза превышала таковую, получавшуюся въ концѣ XVII столѣтія.

Въ 1713 г., въ видахъ поощренія торговли въ Петербургѣ, былъ наложенъ рядъ стѣсненій на архангельскую торговлю. Въ 1717 г. состоялось повелѣніе направлять въ С.-Петербургъ $\frac{2}{3}$ вывозимыхъ товаровъ, а къ Архангельску, только $\frac{1}{3}$.

Но географическое положеніе Архангельска, его торговые качества сдѣлали то, что торговля черезъ Архангельскъ далеко не сразу поддалась воздѣйствію всѣхъ этихъ стѣсненій и органичений. Въ продолженіе первыхъ 8-ми лѣтъ новой, запретительной по отношенію къ Архангельску, политики, среднее число ежегодно посѣщавшихъ этотъ портъ судовъ не уменьшалось, а увеличилось съ 142 до 149. Средняя сумма ежегодныхъ таможенныхъ сборовъ за этотъ 8-ми лѣтній періодъ все еще равнялась 223.109 р.

И лишь послѣ указовъ 1721 и 1722 г.г., допускавшихъ везти къ Архангельску только такое количество товаровъ, которое было необходимо для самого населенія Архангельской губ., обороты заграничной торговли въ Архангельскѣ подверглись рѣзкому паденію. Число посѣтившихъ Архангельскъ въ 1722 г. иностранныхъ кораблей упало до 60,—по сравненію съ 1721 г. уменьшилось слишкомъ на-половину. Сумма таможенныхъ сборовъ съ 173.285 (въ 1721 г.) понизилась до 69.844 руб.,—уменьшилась слишкомъ на 69%. Въ слѣдующіе за 1722 годы продолжалось паденіе торговыхъ оборотовъ Архангельска; пріостановились въ немъ и работы по судостроенію.

Послѣ 1726 г. отношеніе правительства къ Архангельску пріобрѣтаетъ въ высшей степени непостоянный характеръ: часть ограниченій отмѣняется, но зато, вмѣсто отмѣненныхъ, сплошь и рядомъ вводятся новыя ограниченія, то въ видѣ непомѣрнаго увеличенія пошлинъ на предметы ввоза, то въ видѣ полнаго запрещенія вывоза тѣхъ или иныхъ товаровъ. И потому заграничная торговля Архангельска, хотя и оправилась немного отъ удара, нанесеннаго ей куазами 1721 и 1722 г.г., но, по сравненію съ періодомъ своего нормальнаго развитія, все еще продолжала пребывать въ застоѣ: къ Архангельску приходило лишь отъ 30 до 40—45 иностранныхъ кораблей въ годъ; годовая сумма таможенныхъ сборовъ къ половинѣ XVIII в. равнялась только съ небольшимъ 34 тыс. рублей.

Съ 1762 г., когда Архангельскъ въ отношеніи правъ по внѣшней торговлѣ былъ уравненъ съ С.-Петербургомъ и Архангельскій портъ снова ожилъ. Черезъ 10 л., въ 1772 г., въ Архангельскъ пришло уже 206 иностранныхъ кораблей, общая стоимость привоза составляла около 500.000 р., а стоимость вывоза поднялась до 2 милліоновъ рублей. Районъ, на который простиралось вліяніе Архангельскаго порта, опять расширился, *захвативъ даже Сибирь*, куда изъ Архангельска отправлялись иностранные товары въ обмѣнъ на пушнину. Снова въ Архангельскѣ и вообще въ Двинскомъ краѣ оживились разнаго рода промыслы, особенно судостроительный.

Въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія XVIII в. торговая дѣятельность Архангельскаго порта опять протекала въ неблагоприятныхъ условіяхъ. Въ 1793 г. былъ запрещенъ приходъ въ русскіе порты съ товарами и за товарами французскимъ кораблямъ. Въ 1797 г., одновременно съ отмѣной этого запрещенія, заграничная торговля была стѣснена повышеніемъ пошлинъ на значительное количество привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ. Еще черезъ нѣкоторое время былъ запрещенъ приходъ въ русскіе порты англійскимъ кораблямъ,—при чемъ главная тяжесть всѣхъ этихъ запрещеній падала на Архангельскій портъ, тогда какъ для С.-Петербургскаго и Рижскаго портовъ дѣйствіе ихъ было значительно ослаблено цѣлымъ рядомъ исключеній изъ строгихъ правилъ.

Но, несмотря на такія неблагоприятныя условія, торговля въ Архангельскѣ не падала: за пятилѣтіе съ 1797 г. по 1801 г. привозъ колебался отъ 264.157 р. до 646.892 р., а вывозъ — отъ 2.420.657 р. до 3.659.303 р.

Въ продолженіе перваго десятилѣтія XIX в., послѣ состоявшейся въ 1801 г. отмѣны указанныхъ выше стѣсненій заграничной торговлѣ, и благодаря нѣкоторымъ мѣрамъ поощренія, вообще, русской экспортной торговлѣ, дѣятельность Архангельскаго порта получила дальнѣйшее развитіе: среднее число приходившихъ ежегодно въ портъ кораблей за первые 7 лѣтъ XIX столѣтія было уже 197; средняя сумма годового привоза—464.864 р., вывоза—3.758.418 р.; сумма ежегодныхъ таможенныхъ сборовъ къ концу этого періода равнялась уже 358.000 р.

Въ началѣ втораго десятилѣтія,—когда, въ виду военнаго времени, обнаружилось сравнительное стратегическое значеніе различныхъ портовыхъ городовъ Россіи, и оказалось особенно цѣннымъ географическое положеніе Архангельска—произошло еще болѣе замѣтное увеличеніе торговыхъ оборотовъ въ немъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, подъ вліяніемъ роста экспортной торговли въ Архангельскѣ, развивалось внутреннее плаваніе

по подвозу къ нему предметовъ экспорта, вызвавшее постройку рѣчныхъ судовъ и увеличеніе заработковъ населенія.

До 50-хъ г.г. прошлаго столѣтія Архангельскъ продолжалъ быть однимъ изъ первокласныхъ торговыхъ портовъ Россіи. Главными предметами вывоза въ это время попрежнему служили лѣсные товары и продукты земледѣлія. Районъ дѣятельности Архангельска по вывозу простирался, кромѣ сѣверныхъ губерній, на центръ Россіи, до Тулы и Курска.

Въ 50-хъ г.г. прошлаго столѣтія уже начинается застой въ торговой дѣятельности Архангельскаго порта, а въ послѣдующія десятилѣтія и прямое сокращеніе ея.

Но явленіе это произошло не отъ какихъ-нибудь, присущихъ Архангельскому порту недостатковъ, ставящихъ его въ смыслѣ условій для судоходства ниже другихъ портовъ Россіи. Главной причиной упадка торговой дѣятельности Архангельска въ этотъ періодъ слѣдуетъ признать отвлеченіе вниманія правительства къ другимъ приморскимъ городамъ, близкимъ къ центру Россіи и занимающимъ то или иное привилегированное положеніе. Такіе порты старались обезпечить подъѣздными путями всякаго рода: не говоря уже о грунтовыхъ дорогахъ, углубляли и вообще улучшали направляющіяся къ нимъ рѣчные пути, окружали цѣлою сѣтью желѣзныхъ дорогъ, каковое обстоятельство обусловливало привлеченіе къ нимъ массы грузовъ изъ мѣстностей отдаленныхъ, какъ, напр., проведеніе ж. д. линіи на югъ Кавказа привлекло въ Одессу грузы изъ Персіи и даже изъ центральной Азіи. Въ этихъ портахъ производились всевозможныя дорожно-строительныя работы (сооруженіе моловъ, дамбъ, дноуглубительныя работы и т. д.) съ цѣлью сдѣлать ихъ доступными для безопаснаго посѣщенія судовъ самой глубокой осадки. Такъ, напр., „Отчетъ о дѣятельности Одесскаго порта въ 1909 г.“, отмѣтивъ, что Одесскій портъ, ко времени окончательнаго перехода его въ русское владычество, представлялъ изъ себя просто утрамбованную береговую полосу длиною только около 2-хъ верстъ, и что вообще онъ въ то время былъ неустроенъ (въ 1795 г. въ портъ пришло только 39 судовъ) и указавъ затѣмъ на рядъ финансовыхъ и административныхъ мѣропріятій, — вплоть до объявленій порто-франко (1819 г.) и выдѣленія его въ особое градоначальство, — прямо заявляетъ: *„Правительство ничего не жалѣло на покровительство Одессы и дѣлало для нея больше, чѣмъ для другихъ городовъ“*.

Для Архангельска же въ этомъ направленіи не дѣлалось почти вовсе ничего. Даже не принимались мѣры къ поддержанію въ должномъ порядкѣ единственнаго, стариннаго подъѣздного пути къ Архангельску — Сѣв. Двины съ ея притоками. Этому водному пути удѣлялось такъ мало вниманія, что даже въ настоящее время, какъ объ этомъ будетъ подробнѣе сказано ниже, онъ полонъ вопіющихъ неудобствъ для судоходства. Полное невниманіе къ нуждамъ судоходства привело къ тому, что въ устьѣ (на барѣ) Сѣв. Двины наибольшая глубина уже не превышала 14 фугъ, между тѣмъ, какъ быстрое развитіе судостроительной техники вызвало замѣну мелко сидящихъ судовъ судами съ глубокой осадкой, а въ виду мелко сидящихъ судовъ фрахты для Архангельскаго порта повысились на 10-15% въ сравненіи съ таковыми же для другихъ портовъ Бѣлаго моря¹⁾. И абсолютно и въ особенности сравнительно съ другими Балтійскими и Черноморскими

¹⁾ „Пояснительная записка къ проекту улучшенія Архангельскаго порта“ С. В. Кирпичникова.

портами затруднялся, такимъ образомъ, подвозъ къ Архангельску товаровъ изнутри страны, затруднялся и подходъ къ нему судовъ съ моря.

Эти обстоятельства и были главною причиною того, что значительная часть грузовъ какъ вывозимыхъ, такъ и ввозимыхъ, шедшихъ раньше за-границу черезъ Архангельскъ, нашла выходъ къ другимъ портамъ; дѣятельность Архангельскаго порта стала падать, а входящій въ сферу его вліянія районъ—сѣуживаться. Важное же значеніе Архангельскаго порта, обусловливаемое его географическимъ положеніемъ, признавалось и въ то время даже высшими административными лицами: напр., компетентный въ данномъ вопросѣ бывшій Министръ Путей Сообщенія К. Н. Посыетъ заявилъ, что для верхнекамскихъ, уральскихъ и западно-сибирскихъ грузовъ, идущихъ за-границу, Архангельскій портъ болѣе удобенъ, чѣмъ С.-Петербургскій, и что плаваніе изъ Бѣлаго моря въ Англію безопаснѣе, и фрахты дешевле, чѣмъ изъ Финскаго залива¹⁾.

Въ 90-хъ годахъ истекшаго столѣтія наступаетъ опять новый этапъ въ исторіи Архангельскаго порта. Въ 1889 г. начаты землечерпательныя работы въ портѣ, на каковой предметъ отпущено было 450 т. р. единовременно и, согласно мнѣнію Гос. Совѣта, ежегодно по 25 т. р. Результаты этихъ работъ, опять-таки незначительныхъ по сравненію съ соотвѣтствующими работами въ другихъ портахъ (въ 1892 г. они дали возможность пройти въ портъ судамъ съ осадкою 17¹/₂ футъ), обнаружились немедленнымъ увеличеніемъ торговыхъ оборотовъ порта. Въ продолженіе перваго пятилѣтія послѣ начала этихъ работъ т.-е. къ 1894 г., годовой торговый оборотъ порта по привозу и вывозу увеличился на 43,62% (8.309.104 р. въ 1894 г. вмѣсто 5.785.181 р. въ 1890 г.); въ продолженіе втораго пятилѣтія годовой оборотъ порта далъ новое увеличеніе въ 24,80% (съ 8.383.991 р. въ 1895 г. возросъ до 10.463.410 р. въ 1899 г.).

Отмѣченные выше, наиболѣе характерные моменты исторіи заграничной торговли черезъ Архангельскъ до начала текущаго столѣтія, съ достаточною ясностью показываютъ, что дѣятельность Архангельскаго порта, въ продолженіе болѣе, чѣмъ 300-лѣтняго существованія его, проникнута неизмѣнною склонностью къ развитію, если только этому развитію не мѣшали препятствія,—прямые, въ видѣ тѣхъ или иныхъ запрещеній и ограниченій по отношенію къ торговлѣ въ Архангельскѣ, или косвенные, въ видѣ особаго поощренія и выдвиганія на первой планъ портовъ, расположенныхъ при другихъ мряхъ, и невниманія къ нуждамъ Архангельскаго порта.

Для характеристики торговой дѣятельности Архангельскаго порта въ продолженіе послѣдняго десятилѣтія представляется не лишнимъ остановиться нѣсколько болѣе подробно на соотвѣтствующихъ цифровыхъ данныхъ.

Архангельскій портъ въ послѣднемъ десятилѣтіи.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ показана ежегодная стоимость привоза и вывоза въ рубляхъ за это десятилѣтіе²⁾.

¹⁾ „Записка о Волжско-Двинской ж. д., составленная по порученію Комиссіи для обсужденія нуждъ Сѣвера“. С.-Петербургъ. 1882.

²⁾ Цифры для этой таблицы взяты изъ „Обзоровъ Архангельской губ.“ за соотвѣтствующіе годы. Изд. Архангельскаго Губ. Статистическаго Комитета.

Таблица 1.

Годы.	Привозъ.	Вывозъ.
	Въ рубляхъ.	
1900	2.146.429	12.548.767
1901	2.394.535	13.711.440
1902	1.972.739	11.190.080
1903	1.601.082	10.079.410
1904	2.071.588	14.267.149
1905	2.696.968	17.567.095
1906	2.070.332	17.519.469
1907	2.415.161	12.298.621
1908	2.693.040	12.201.780
1909	2.521.122	20.821.297
Увеличеніе за 10 лѣтъ въ ‰.	17,46 ⁰ / ₀	65,92 ⁰ / ₀

За 10 лѣтъ сумма привоза увеличилась на 17,46⁰/₀, сумма вывоза — на 65,92⁰/₀.

Еще болѣе замѣтное увеличеніе даютъ по Архангельскому порту числа прихода и отхода судовъ *заграничнаго плаванія* и ихъ вмѣстимости за это же десятилѣтіе.¹⁾

Таблица 2.

Годы.	ПО ПРИХОДУ.		ПО ОТХОДУ.	
	Число судовъ.	Вмѣсти- мость.	Число судовъ.	Вмѣсти- мость.
1899	518	225	509	203
1900	561	282	528	281
1901	655	323	594	318
1902	651	321	584	316
1903	597	287	546	285
1904	659	329	602	325
1905	706	386	663	382
1906	708	408	671	405
1907	641	368	588	366
1908	733	471	653	467
	+34,49	+109,37	+28,29	+130,50

Примѣчаніе. Вмѣстимость показана въ тысячахъ регистровыхъ тоннъ.

Число судовъ *заграничнаго плаванія*, приходившихъ въ Архангельскъ, возрасло, такимъ образомъ, на 34,49⁰/₀, уходившихъ изъ Архангельска — на 29,29⁰/₀. Вмѣстимость судовъ по приходу увеличилась на 109,37⁰/₀, по отходу на 130,50⁰/₀.

Нѣкоторое представленіе о вліяніи Архангельскаго порта на тяготѣющій къ нему ближайшій районъ могутъ дать слѣдующія таблицы, относящіяся къ послѣднему времени.

¹⁾ Цифры взяты изъ „Обзоровъ вѣншей торговли Россіи“. Изданіе Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Лѣсные промыслы въ Архангельскомъ, Холмогорскомъ, Шенкурскомъ и Пинежскомъ уѣздахъ Архангельской губ.¹⁾

Таблица 3.

Годъ	Рубка и сплавъ.		Рубка дровъ.		Работа на лѣс. зав.		В С Е Г О.	
	Число раб.	Выручено.	Число раб.	Выручено.	Число раб.	Выручено.	Рабочихъ.	Выручено.
1905	6.369	239.039	1.138	58.619	5.945	318.426	13.452	616.084
1906	6.355	301.873	1.379	79.561	6.944	487.867	14.678	869.301
1907	6.425	342.002	1.759	100.444	9.318	627.308	17.502	1.069.754
1908	6.741	366.798	1.665	102.584	9.694	568.172	18.100	1.037.554
1909	8.577	519.568	1.363	89.607	8.013	421.350	17.953	1.030.525
Увелич. за 5-лѣ- тiевъ, %	34,67%	117,08%	19,77%	52,86%	36,49%	32,32%	33,47%	67,27%

примѣчанiе: Въ „Обзорахъ Архангельской губ.“ не по всѣмъ видамъ промысловъ для вычисле-
нiя за полное десятилѣтiе имѣются данныя для четырехъ уѣздовъ.

Въ четырехъ тяготеющихъ къ порту уѣздахъ по всѣмъ тремъ видамъ мѣстныхъ промысловъ, изъ которыхъ два — рубка и сплавъ и работы на лѣсопильных заводахъ находятся въ исключительной зависимости отъ состоянiя торговли въ портѣ, а третiй — рубка дровъ — хотя и не въ такой зависимости, но все же въ значительной (напр. въ 1908 г. за границу отправлено дровъ: 4.584¹/₂ станд., 27.674¹/₂ русск. куб. саж. и 8.562 англ. куб. саж. (См. „Обзоръ Арх. губ.“), за послѣднее пятилѣтiе произошло увеличенiе числа занятыхъ промыслами рабочихъ и еще болѣе замѣтное увеличенiе заработковъ населенiя отъ этихъ промысловъ.

Въ виду недостатковъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, главнымъ питательнымъ нервомъ Архангельска по подвозу грузовъ служить водный путь — С.-Двинскiй бассейнъ. Приводимыя ниже цифры показываютъ, какъ въ зависимости отъ развитiя торговой дѣятельности Архангельскаго порта развивалось судоходство на этомъ пути,

¹⁾ Таблица составлена на основанiи данныхъ, имѣющихся въ „Обзорахъ Арх. губ.“, изд. Архангельскаго Губернскаго Статистическаго Комитета за соответствующiе годы.

несмотря даже на отсутствіе правительственныхъ заботъ о исправности этого пути.

Таблица 4. *)

Архангельская Судоходная Дистанція.				
Годы.	П Р И Ш Л О.			
	Судовъ.	Плотовъ.	Число занят. рабочихъ.	Объявленная цѣнность въ рубляхъ.
1899	788	2.688	10.398	6.682.900
1900	1.131	3.037	12.504	9.831.251
1901	1.177	2.856	12.099	11.654.809
1902	1.195	2.328	10.569	8.536.282
1903	1.390	2.495	11.655	10.219.214
1904	1.407	2.552	11.877	13.944.336
1905	2.579	2.464	15.129	16.005.937
1906	2.591	3.042	16.899	17.123.174
1907	2.069	3.536	16.740	12.759.700
1908	2.250	3.313	16.689	13.409.486
Увеличеніе за 10 л. въ ‰	185,53‰	23,25‰	60,50‰	100,65‰

На этомъ же Сѣверо-Двинскомъ бассейнѣ число пароходовъ съ 1898 г. по 1909 г. возросло съ 94-хъ до 289,²⁾ т. е. увеличилось на 204,43‰.

Способность Архангельскаго порта расширять свою дѣятельность, его притягательная сила выяснится еще болѣе рельефно, если сравнить его, по числу приходящихъ и отходящихъ судовъ и по ихъ вмѣстимости, съ другими главными портами Европ. Россіи.

Нижеслѣдующая таблица покрываетъ сравнительное значеніе Архангельска по этимъ признакамъ въ ряду другихъ портовъ.³⁾

¹⁾ Таблица составлена на основаніи данныхъ, имѣющихся въ „Обзорахъ Арханг. губ.“, изд. Архангельскаго Губернскаго Статистическаго Комитета.

²⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера“ 1910 г. № 19, Н. Преображенскій „Неотложное дѣло“ стр. 2.

³⁾ Составлена на основаніи цифръ о приходѣ и отходѣ судовъ и ихъ вмѣстимости, взятыхъ изъ „Обзоровъ внешней торговли Россіи“. Изд. Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Таблица 5.

П О Р Т Ы.	Увеличеніе или уменьшеніе въ ‰ за десятилѣтіе (1899—1908).			
	ПО ОТХОДУ.		ПО ПРИХОДУ.	
	Число судовъ.	Вмѣстимости.	Число судовъ.	Вмѣстимости.
Виндава . . .	+312,14	+611,11	+289,94	+618,63
Архангельскъ.	+34,49	+109,3	+28,29	+130,50
Рига . . .	+9,70	+25,36	+12,71	+29,62
Либавъ . . .	+7,33	+57,03	+10,00	+60,76
Николаевъ .	—18,02	+32,69	—15,43	+34,37
СПБ.-Кроншт.	—6,39	+14,67	—1,63	+19,59
Ревель . . .	—11,51	+2,51	—16,41	±00
Одесса . . .	—35,11	—18,89	—39,14	—19,73

Какъ видно изъ этой таблицы, только Виндавскій портъ, по развитію въ немъ заграничной торговли за послѣдніе 10 лѣтъ, стоитъ впереди Архангельска. Во всѣхъ остальныхъ портахъ увеличеніе прихода и отхода судовъ и ихъ вмѣстимости или не такъ велико, какъ въ Архангельскѣ, или его вовсе нѣтъ, и въ ихъ дѣятельности, насколько о ней можно судить по этимъ признакамъ, наблюдается застой и даже упадокъ.

Но для того, чтобы выдающееся значеніе Архангельска въ ряду другихъ портовъ было ясно во всемъ его объемѣ, необходимо имѣть въ виду, что къ Виндавскому порту въ этомъ десятилѣтіи была проведена жел. дорога, (не узкая и не одноклейная, какъ къ Архангельску), соединившая его прямымъ путемъ съ такимъ центромъ скопленія хлѣбныхъ грузовъ, какъ Рыбинскъ, и что всѣ вообще указанные въ помѣщенной выше таблицѣ порты на свое внутреннее благоустройство (углубленіе, возведеніе моловъ, дамбъ, приспособленія для храненія, нагрузки и выгрузки товаровъ) поглотили большія денежныя суммы и обезпечивались подъѣздными путями, чего не имѣлъ Архангельскъ.

Если Архангельскій портъ за это время получилъ то или иное удовлетвореніе части насущныхъ нуждъ своего внутренняго благоустройства, то не менѣе насущная потребность его въ хорошихъ подъѣздныхъ путяхъ осталась почти вовсе неудовлетворенной.

Въ какомъ положеніи находится единственно серьезный подъѣздной путь къ Архангельску—С.-Двинскій водный путь—видно изъ того, что по своему естественному сообщенію онъ сравнительно удобенъ только во время половодья. Въ остальное же время, напр., на р. Сухонѣ, „болѣе всѣхъ об-служивающей мѣстныя нужды и являющейся транзитнымъ путемъ къ Архангельскому порту отъ Вологодскаго ж.-д. узла, въ продолженіе лѣта бываетъ прекращеніе судоходства, такъ какъ мѣстами глубина достигаетъ всего лишь 6 вершковъ... Че-

Ненормальности
мѣшающія разви-
тію Архангельскаго
порта въ послѣд-
нее время.

резъ пороги у дер. Опокъ въ малую воду пароходы проходятъ при непосредственной помощи населенія деревни, удерживающаго канатомъ съ берега носъ судна, въ предупрежденіе опасности быть выкинутымъ на камни струей теченія.¹⁾ На р. Малой Двинѣ ежегодно образуются новыя отмели. На этой рѣкѣ въ навигацію 1910 г. былъ случай, когда разстояніе между Опоками и Устюгомъ въ 60 верстъ, пароходы внизъ по теченію „проходили почти трое сутокъ и то протискиваясь черезъ переборы мѣстами силой, мѣстами разгребая ихъ лопатами²⁾. Въ ту же навигацію 1910 г. даже на р. Б. Двинѣ, являющейся наиболѣе судоходной частью этого пути, 9 и 12-го сент. два пассажирскихъ парохода „продавили себѣ корпусъ на ходовомъ фарватерѣ между бакенами³⁾. „Въ общемъ, говоритъ цитируемый авторъ, о состояніи этого воднаго пути въ послѣднюю навигацію, картина получается такая: „пароходы съ грузоподъемомъ въ полную воду до 7.000 пудовъ нынѣ, вслѣдствіе вообще несовершенства воднаго пути и въ частности мелководья, принуждены брать только какую-нибудь тысячу пудовъ груза“⁴⁾. Въ сентябрѣ воды въ Двинѣ было такъ мало, что пароходы отказывались принимать грузы для транспортировки.

Проведенная къ Архангельску въ началѣ этого десятилѣтія Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога, для развитія собственно заграничной торговли въ Архангельскѣ, значенія почти не имѣла. Черезъ Архангельскъ Россія ведетъ, главнымъ образомъ, экспортную торговлю (за послѣднее десятилѣтіе средній ежегодный вывозъ въ рубляхъ въ 6,29 разъ превышалъ средній ежегодный привозъ); главными предметами экспорта въ Архангельскѣ служатъ лѣсные матеріалы (отъ 80% до 90%) и хлѣбъ (отъ 5% до 15%)¹⁾. Но лѣсъ въ Архангельскѣ идетъ совсѣмъ не изъ того района, по которому проведена Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога; хлѣбъ же изъ губерній Европейской Россіи вообще идетъ къ Архангельску лишь въ небольшомъ количествѣ, а сибирскій хлѣбъ не можетъ идти по этой дорогѣ за дальностью и кружностью разстоянія. Помимо всего этого, М.-Я.-А. ж. дорога на участкѣ Вологда-Архангельскъ имѣетъ такіе крупныя недостатки, какъ узкоколейность и пр., что архангельскіе торговцы, при такомъ преимуществѣ жел.-дороги, какъ доставка хлѣба во время зимы и въ тотъ же годъ, когда снятъ хлѣбъ, принуждены въ Вологдѣ перегружать хлѣбные грузы изъ вагоновъ на суда: по свидѣтельству Архангельскаго Биржевого Комитета, изъ всего количества хлѣбныхъ грузовъ, отправляемаго со ст. Урочъ Сѣверныхъ ж. д. на Архангельскъ, лишь одна треть доходитъ по назначенію въ вагонахъ жел. дороги; остальныхъ же двѣ части отъ Вологды идутъ водой. Объясняется это тѣмъ, что ст. Архангельскъ построена на затопляемомъ во время разлива рѣки участкѣ и не имѣетъ приспособленій ни для храненія, ни для выгрузки товаровъ, которыя бы могли гарантировать цѣлость товара и достаточную быстроту выгрузки.

¹⁾ „Бюллетень междувѣдомственной комиссіи по улучшенію и развитію водныхъ сообщеній Имперіи“. 1909. № 8. Стр. 387.

²⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера“. 1910 № 19. Н. Преображенскій „Неотложное Дѣло“ стр. 8.

³⁾ Тамъ же.

⁴⁾ Тамъ же.

Пермь-Котласская желѣзная дорога, проведенная специально съ цѣлью направить сибирскій хлѣбъ къ Архангельску, (ради чего для хлѣба, идущаго по этому пути, установлены даже нѣкоторыя льготы въ тарифѣ) также не въ состояніи удовлетворить потребность Архангельска въ хорошемъ подъѣздомъ пути, такъ какъ отъ Котласа до Архангельска грузы идутъ водой, и направляемый по этому пути хлѣбъ можетъ попасть сюда лишь во вторую, послѣ его сбора, навигацію, что, несомнѣнно, затрудняетъ торговлю и умаляетъ число желающихъ воспользоваться этимъ путемъ, а затѣмъ, водный путь отъ Котласа до Архангельска, какъ было указано выше, полонъ очень существенныхъ неудобствъ (многочисленные перекаты и мели), дѣлающихъ его вполне судоходнымъ только въ періодъ половодья.

Такъ, по свидѣтельству Архангельскаго Биржевого Комитета, вслѣдствіе перекатовъ на Сѣверной Двинѣ, „суда идутъ по ней съ полнымъ грузомъ едва лишь первый рейсъ, по открытіи навигаціи. Во второй рейсъ судно грузится не болѣе, какъ на $\frac{2}{3}$ своей вмѣстимости, а 4-й и 5-й рейсы суда поднимаютъ только $\frac{1}{4}$ полного груза¹⁾).

Доставка хлѣба къ Архангельску при недостаточно приспособленныхъ подвозныхъ путяхъ не исключаетъ ввоза въ Архангельскъ иностраннаго хлѣба. Весной 1910 г. архангельскій торговый домъ Бѣляевскихъ купилъ 60.000 пудовъ ржи для Архангельска въ Германіи, и германская рожь съ доставкой въ Архангельскъ обошлась почти на 10 к. съ пуда дешевле сибирской. Происходитъ, слѣдовательно, такая аномалія, какъ ввозъ въ Россію заграничнаго хлѣба вмѣсто вывоза русскаго за-границу²⁾.

При такомъ состояніи воднаго пути отъ Котласа до Архангельска, несомнѣнно, отражающемся на фрахтахъ, и при наличности прямого и удобнаго желѣзно-дорожнаго пути отъ Вятки въ Петербургъ, неудивительно, что хлѣбные грузы, несмотря на тарифныя льготы для нихъ, при направленіи черезъ Котласъ, имѣютъ сравнительно слабое значеніе въ вывозной торговлѣ Архангельска, не превышая 15⁰/₀ общаго вывоза, а въ нѣкоторые годы спускаясь до 6⁰/₀ и 5⁰/₀.

Въ дополненіе характеристики значенія Архангельскаго порта для расширенія экспортной торговли Россіи слѣдуетъ еще обратить вниманіе на его естественныя качества.

По величинѣ площади Архангельскій портъ занимаетъ исключительное положеніе среди другихъ русскихъ портовъ. Существующая причальная линія его простирается въ длину на 65 верстъ, и это обстоятельство дѣлаетъ возможнымъ одновременное присутствіе въ немъ громаднаго по численности флота и устройство многочисленныхъ складовъ. Въ 1909 г., напр., въ порту, не чувствуя тѣсноты, одновременно стояли 54 иностранныхъ парохода и до 300 поморскихъ парусныхъ судовъ, между тѣмъ, какъ въ оборудованныхъ дорогими защитными сооруженіями портахъ: Кронштадтѣ и Одессѣ съ трудомъ вмѣщается—въ первомъ 22 судна, а во второмъ 35. Но площадь Архангельскаго порта путемъ (сравнительно не большихъ) дноуглубительныхъ работъ могла бы быть доведена до еще болѣе обширныхъ размѣровъ, такъ какъ дельта Сѣверной Двины занимаетъ около 1200 кв. верстъ, при чемъ на

Современныя естественныя качества Архангельскаго порта.

¹⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера“. 1909 г. № 12, стр. 59—60.

²⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера“. 1910 г. № 8, стр. 48—49.

расположенныхъ въ дельтѣ островахъ имѣется не мало рѣкъ и каналов¹⁾, въ настоящее время отчасти используемыхъ для рѣчного судоходства.

Продолжительность навигаціи въ Архангельскомъ порту въ настоящее время — $5\frac{1}{2}$ — 6 мѣсяцевъ, т. е. немного меньше, чѣмъ въ С.-Петербургскомъ порту (въ 1907 г. $6\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ.²⁾ Но, даже при отсутствіи ледоколовъ въ порту, небольшие, малосильные частные пароходы ледокольного типа находятъ возможнымъ плаваніе въ порту на 1—2 мѣсяца позже официального закрытія навигаціи. При незначительныхъ же (по сравненію съ затратами на благоустройство другихъ русскихъ портовъ) денежныхъ затратахъ, навигація въ Архангельскомъ порту можетъ быть продолжена до $8\frac{1}{2}$ — 9 мѣсяцевъ. Бѣлое море и горло его бывають свободны отъ льда до половины января, и, путемъ устройства у устья Сѣверной Двины аванъ-порта, или путемъ болѣе или менѣе достаточнаго оборудованія Архангельскаго порта усовершенствованными ледоколами³⁾, можно до этого времени продлить навигацію и въ Архангельскѣ.⁴⁾ Плаваніе же собственно въ Бѣломъ морѣ, т. е. въ случаѣ устройства аванъ-порта или порта-убѣжища въ 60 верстахъ отъ Архангельска, для судовъ специально ледокольныхъ, съ сильными машинами, возможно и до марта мѣсяца.⁵⁾ Кромѣ того, улучшеніе маячнаго дѣла на Бѣломъ морѣ, сопровождаемое развитіемъ телефонной сѣти между маяками, по мнѣнію компетентныхъ въ данномъ вопросѣ лицъ, позволило бы и весной начать навигацію раньше, чѣмъ она начинается теперь⁶⁾. Такимъ образомъ, по продолжительности навигаціи Архангельскъ способенъ приблизиться къ портамъ вовсе не замерзающимъ.

Чтобы покончить съ характеристикой Архангельскаго порта, здѣсь будетъ уместно привести отзывъ о немъ г. начальника работъ по улучшенію порта. Послѣдній, въ отношеніи на имя г. предсѣдателя правленія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера, отъ 1-го декабря 1909 г., за № 2.186, говоритъ:

„По естественнымъ своимъ условіямъ Архангельскій портъ, въ смыслѣ протяженія береговыхъ причальныхъ линій, — хотя въ настоящее время необорудованныхъ, — и большихъ глубинъ въ Маймаксѣ и Соломбалѣ, дающихъ возможность подхода большемѣрнымъ океанскимъ судамъ для нагрузки почти непосредственно къ берегу, — превосходитъ многіе другіе русскіе порты“.

„Пропускная способность Архангельскаго порта“, говоритъ далѣе въ цитируемомъ документѣ: „во всякомъ случаѣ можетъ быть увеличена, даже при существующихъ дефектахъ и несовершенствахъ въ его оборудованіи, на десятки милліоновъ пудовъ“. При осуществленіи же болѣе или менѣе серьезныхъ

¹⁾ Инженеръ Д. Любавинъ. „Сѣверъ Россіи и удлинненіе навигаціи на Бѣломъ морѣ.“ См. „Извѣстія Архангельскаго Общества Изученія Русскаго Сѣвера.“ 1909 г. № 15, стр. 40.

Статья Любавина „Сѣверъ Россіи и удлинненіе навигаціи на Бѣломъ морѣ“ одобрена съѣздомъ дѣятелей по воднымъ путямъ, на который она была представлена въ качествѣ доклада. (См. „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера.“ 1910 г. № 2, стр. 37).

²⁾ „Отчетъ о дѣятельности СПбургскаго порта за 1907 г.“ Стр. 1.

³⁾ Безъ ледоколовъ не обходятся даже такіе первоклассные балтійскіе порты, какъ Рига, или Виндава, не говоря уже о СПБ-Кронштадтскомъ портѣ.

⁴⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ 1909 г. № 15, стр. 51.

⁵⁾ Протоколъ комиссіи при Архангельской Городской Управѣ по вопросу о развитіи желѣзно-дорожнаго строительства на Сѣверѣ Европейской Россіи. 2-го декабря, 1909 года.

⁶⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“, 1910 г. № 11. Капитанъ И. Ануфриевъ. „Плаваніе весной 1909 г. въ Бѣломъ морѣ“.

мѣропріятій по улучшенію его, „пропускная способность Архангельскаго порта можетъ принять размѣры первоклассныхъ русскихъ портовъ“.

И такъ, даже при окружающихъ Архангельскій портъ дефектахъ, дѣятельность его, вслѣдствіе недостатка питающихъ его путей, далеко не достигаетъ тѣхъ размѣровъ, которые она могла бы принять по естественнымъ условіямъ порта: изъ всѣхъ пришедшихъ въ русскія моря и ушедшихъ изъ нихъ иностранныхъ судовъ на Бѣлое море, несмотря на быстрое развитіе въ послѣдніе годы его главнаго порта — Архангельска, приходится всего лишь 1% по приходу судовъ и 60% по отходу,¹⁾ а между тѣмъ Бѣлое море, въ связи съ Мурманомъ и остальнымъ побережьемъ Сѣвернаго Ледовитаго океана, должно обслуживать всю сѣверную половину Европейской и Азіатской Россіи, и въ этомъ отношеніи положеніе Архангельскаго порта, историческаго русскаго порта, должно привлекать неослабное вниманіе Правительства, ради подъема производительныхъ силъ огромной территоріи государства.

При устраненіи же отмѣченныхъ дефектовъ по отношенію къ самому Архангельскому порту, если оно не будетъ сопровождаться удовлетвореніемъ потребности Архангельска въ подъѣздныхъ путяхъ, несоотвѣтствіе между представляемыми портомъ возможностями и ихъ использованіемъ станетъ еще болѣе значительнымъ.

Нужно признать, что въ послѣднее время Правительствомъ принимаются нѣкоторыя мѣры къ улучшенію самаго Архангельскаго порта. Чтобы затрачиваемыя на эти улучшенія средства не остались мертвымъ капиталомъ, чтобы дать возможность Архангельскому порту проявить всю ту дѣятельность, на которую онъ способенъ, настоятельно необходимо теперь же приступить къ лучшему обезпеченію его подъѣздными путями, иначе всѣ внутреннія улучшенія порта явятся удобствами, главнымъ образомъ, въ интересахъ иностранныхъ мореплавателей.

Если теперь обратиться къ вопросу, какой долженъ быть проведенъ новый подъѣздной путь къ Архангельскому порту, то таковымъ слѣдуетъ признать только желѣзнодорожный, какъ работающій постоянно и независящій отъ стихійныхъ условій, дающій возможность избрать нужное въ экономическомъ отношеніи направленіе, именно, на востокъ и юго-востокъ отъ Архангельска, такъ какъ мѣстности къ югу и западу отъ Архангельска въ смыслѣ питанія грузами, не представляютъ для него интереса: грузы оттуда, вслѣдствіе близости къ нимъ балтійскихъ портовъ и, для мѣстностей къ западу отъ Архангельска, другихъ портовъ Бѣлаго моря и возможныхъ портовъ на Мурманѣ, или вовсе не пойдутъ къ Архангельску или пойдутъ лишь въ незначительномъ количествѣ. — Для Архангельска необходимъ подъѣздной путь, который бы далъ количество грузовъ, оправдывающее затраты на его сооруженіе, а это будетъ тогда, когда такой путь прорѣжетъ мѣстности, изобилующія естественными богатствами, но лишенныя вывоза, каковыми мѣстностями являются Западная Сибирь и Уралъ, т. е. обширный сѣверо-восточный край Европейской Россіи и западный край Азіатской Россіи, съ ея огромнымъ Обскимъ бассейномъ, уже готовымъ для сдачи милліоновъ пудовъ груза.

Необходимость проведения къ Архангельскому порту подъѣздныхъ путей.

Наиболѣе важное направленіе, въ которомъ долженъ быть проведенъ подъѣздной путь.

¹⁾ „Обзоръ внешней торговли Россіи за 1908 г.“. Изд. Департамента Таможенныхъ Сборовъ, стр. 84.

Между тѣмъ населеніе Сибири, какъ уже сказано выше, съ каждымъ годомъ быстро возрастаетъ. Въ Сибири имѣются еще большіе запасы земли для переселенцевъ, и имѣются основанія ожидать въ будущемъ прогрессивнаго увеличенія числа переселенцевъ. Съ каждымъ годомъ должны, значитъ, увеличиваться и излишки хлѣба въ Сибири. При такихъ условіяхъ, оставленіе вывозныхъ путей изъ Сибири въ томъ состояніи, въ какомъ они находятся сейчасъ, грозитъ перепроизводствомъ хлѣба въ Сибири, а это послѣднее неминуемо должно вызвать такой кризисъ, послѣдствія котораго опасны для экономической жизни Имперіи.

Недостатокъ удобныхъ и недорогихъ путей для вывоза сибирскаго хлѣба чувствуется, конечно, особенно остро. Но вывозные пути необходимы не только для развитія сибирскаго хлѣбопашества. Они нужны и для сибирскаго маслослѣдія, вывозъ продуктовъ котораго уже въ 1907 году достигъ 3.413.640 пудовъ¹⁾ и, несомнѣнно, въ ближайшемъ будущемъ достигнетъ еще большихъ размѣровъ, такъ какъ за десятилѣтіе 1898—1907 г.г. онъ увеличился на 2.034%.

Для вывоза масла путь черезъ Архангельскъ имѣетъ климатическія преимущества, такъ какъ перевозка масла на пароходахъ лѣтомъ на Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ, благодаря низкимъ температурамъ воздуха, возможна безъ холодильниковъ.

Въ послѣдніе годы необходимость вывозныхъ путей изъ Сибири нашла себѣ общее признаніе. Не говоря уже о разныхъ кругахъ самого сибирскаго населенія, она признана правительствомъ, учеными обществами, имѣющими то или иное отношеніе къ Сибири, отдѣльными изслѣдователями, равно и людьми коммерческими. Общепризнанность потребности Сибири въ вывозныхъ путяхъ яснѣе всего подтверждается обиліемъ предлагаемыхъ съ разныхъ сторонъ средствъ удовлетворенія этой потребности въ видѣ проектов всевозможныхъ путей. Всѣ эти проекты сразу осуществлены, очевидно, не могутъ быть и являются только проектами на бумагѣ, за исключеніемъ проекта г. Вольтмана, предпринимателя, практически заинтересованнаго въ осуществленіи предлагаемаго имъ пути. Для выясненія достоинствъ проекта этого пути по сравненію съ остальными проектами необходимо разсмотрѣть всѣ предложенные для вывоза изъ Сибири пути.

Всѣ проектируемые пути изъ Сибири различаются между собою по природѣ и по направленію. Имѣются проекты путей водныхъ и желѣзнодорожныхъ, а также смѣшанныхъ-водно-желѣзнодорожныхъ. Имѣются проекты созданія путей для сибирскаго сырья къ Балтійскимъ портамъ и имѣются проекты путей изъ Сибири черезъ Сѣверный Ледовитый океанъ.

Достаточно широко распространено убѣжденіе, что, при направленіи всего излишка сибирскаго хлѣба къ Балтійскимъ портамъ, въ послѣднихъ создается невыгодное для производителей хлѣба Европейской Россіи соотношеніе между спросомъ на хлѣбъ и предложеніемъ. Увеличеніе въ этихъ портахъ предложенія хлѣба больше, чѣмъ на 100 милліоновъ пудовъ, при томъ хлѣба, который, вслѣдствіе дешевизны земли въ Сибири, самимъ производителямъ обходится дешевле, чѣмъ хлѣбъ Европейской Россіи, будетъ сопровождаться общимъ пониженіемъ цѣнъ на хлѣбъ. При дороговизнѣ земли въ Европейской Россіи, при обремененіи ея залогами, такое нарушеніе установившейся въ этихъ портахъ конъюнктуры хлѣб-

¹⁾ „Записка Предсѣдателя Совѣта Министровъ и Главноуправляющаго Земледѣліемъ и Землеустройствомъ о поѣздкѣ въ Сибирь и Поволжье“. Стр. 1065.

наго рынка сопровождалось бы для Европейской Россіи рядомъ крупныхъ осложненій, не ограничивающихся даже одною областью земельныхъ отношеній.

Съ цѣлью не допустить такого пониженія цѣнъ на хлѣбъ въ Балтійскихъ портахъ и былъ, какъ извѣстно, установленъ переломъ дифференціального тарифа въ Челябинскѣ для идущаго черезъ этотъ пунктъ сибирскаго хлѣба. Вопросъ о челябинскомъ переломѣ имѣетъ свою литературу, ему посвящаются спеціальныя тарифныя совѣщанія. Во избѣжаніе повтореній, ставшихъ въ послѣднее время общеизвѣстными, сужденій и доказательствъ, здѣсь будетъ достаточно отмѣтить, что въ отношеніи отмѣны этого перелома усвоена осторожность, и, если все же находятъ возможной отмѣну, то лишь при условіи постепенности. Представители интересовъ производителей хлѣба Европейской Россіи—нѣкоторыя земства—прямо ходатайствуютъ объ оставленіи челябинскаго перелома въ силѣ и вообще о принятіи мѣръ къ созданію выхода для сибирскаго хлѣба помимо Балтійскихъ и южныхъ портовъ¹⁾.

Убѣжденіе, что сибирскій хлѣбъ, при направленіи его къ Балтійскимъ портамъ, принесетъ съ собою разстройство установившейся въ этихъ портахъ конъюнктуры хлѣбныхъ рынковъ, имѣетъ больше сторонниковъ, чѣмъ противниковъ.

Съ другой стороны, защитниками интересовъ сибирскаго населенія выдвигается то положеніе, что даже немедленная и полная отмѣна челябинскаго перелома можетъ лишь до нѣкоторой степени облегчить сбытъ сибирскаго хлѣба, но не въ состояніи обезпечить сбытъ всего излишка хлѣба въ Сибири. Она удешевитъ перевозку хлѣба только на 2—8 коп. въ пудъ. Но и безъ перелома остается въ силѣ дальность разстоянія Балтійскихъ портовъ отъ Сибири; и безъ перелома стоимость доставки сибирскаго хлѣба въ Балтійскіе порты, не считая накладныхъ расходовъ, будетъ составлять отъ 32 до 63 коп. на пудъ. Если же принять въ расчетъ посредническую прибыль и дополнительные сборы, то она уже будетъ равняться 40—70 коп. Значитъ, и безъ перелома, при цѣнѣ пшеницы въ портахъ по 1 р. за пудъ, въ Сибири, на станціяхъ отправленія она лишь въ лучшемъ случаѣ будетъ стоить 60 коп., въ худшемъ же только 30 коп., при чемъ изъ этой же цѣны долженъ быть оплаченъ и подвозъ къ желѣзной дорогѣ. Кромѣ того, даже теперь, при незначительномъ сравнительно количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Сибири черезъ Челябинскъ, вывозъ изъ Сибири соединенъ съ разными неудобствами и затрудненіями. По даннымъ за 1908 г., грузооборотъ по Западно-Сибирской желѣзной дорогѣ выражался въ цифрѣ полумилліарда пудовъ; осенью 1910 года, по предварительнымъ даннымъ, грузооборотъ этотъ достигалъ уже 750 милліоновъ пудовъ, и въ недалекомъ будущемъ онъ выразится въ такой колоссальной цифрѣ, что не хватитъ ни Самарской, ни Сѣверной дорогъ для вывоза всего количества грузовъ изъ Сибири²⁾. Какъ заявляютъ въ докладной запискѣ капиталисты и промышленники, представленной ими въ Министерство Путей Сообщенія, въ настоящее время положеніе вывоза изъ

¹⁾ Опасность пониженія цѣнъ на хлѣбъ въ Европейской Россіи при направленіи сибирскаго хлѣба по тѣмъ же путямъ, по которымъ передвигается и хлѣбъ европейскій, признана постановленіями слѣдующихъ земствъ: Острогожскаго и Павловскаго, Воронежской губерніи, Корсунскаго Симбирской губерніи, Козельскаго, Калужской губерніи, Буйскаго, Костромской губерніи, Шацкого, Тамбовской губерніи, Тихвинскаго, Новгородской губерніи (См. „Водный путь въ Сибирь по Волгодонской губерніи“, изд. Волгодонской губернской земской управы 1910 г. Стр. 63) и Орловскаго губернскаго земства (см. „Архангельскъ“, 1910. № 273).

²⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“, 1910 г. № 22, стр. 77.

Сибири таково, что они, несмотря на громадные обороты, не получают и одной трети нормальныхъ доходовъ: товарныхъ поѣздовъ не хватаетъ, на всѣхъ крупныхъ станціяхъ—колоссальныя залежи товаровъ¹⁾. Съ отмѣной же челябинскаго перелома всѣ эти осложненія и неурядицы, очевидно, должны увеличиться.

Такимъ образомъ, отмѣна тарифнаго перелома въ челябинскѣ, опасная для экспорта хлѣба Европейской Россіи, не можетъ обезпечить выгодный сбытъ и сибирскому хлѣбу, и потому далеко не является радикальнымъ средствомъ для разрѣшенія вопроса о вывозѣ изъ Сибири. Но, разъ признается опасность для хлѣба Европейской Россіи отъ отмѣны челябинскаго перелома, то, очевидно, не меньшею опасностью угрожаетъ и направленіе сибирскаго хлѣба къ Балтійскимъ (или Черноморскимъ) портамъ какимъ нибудь другимъ путемъ—все-равно, желѣзнодорожнымъ или воднымъ. На этомъ основаніи, между прочимъ, приходится признать непригодность для наилучшаго разрѣшенія вопроса о вывозѣ изъ Сибири проекта желѣзнодорожнаго пути отъ Осдорска на Рыбинскъ и проекта соединенія бассейна рѣки Оби съ волжскимъ бассейномъ.

Изъ возможныхъ направленій пути для вывоза изъ Сибири приходится, такимъ образомъ, остановиться на сѣверномъ направленіи, такъ какъ на Сѣверѣ сибирскій хлѣбъ угрожать конкуренціей хлѣбу Европейской Россіи не можетъ. И вопросъ сводится къ выбору пути, являющемуся наиболѣе выгоднымъ съ мѣстной и государственной точекъ зрѣнія, именно, въ этомъ сѣверномъ направленіи.

Какъ извѣстно, въ сѣверномъ направленіи изъ Сибири проектируются разные виды путей: водные, смѣшанные водно-желѣзнодорожные и чисто желѣзнодорожные.

Прежде, чѣмъ перейти къ разбору каждаго изъ проектируемыхъ по этому направленію путей, необходимо сдѣлать общее замѣчаніе, что проекты всякихъ путей изъ Сибири, выходящихъ въ Ледовитый океанъ восточнѣе Бѣлаго моря и проходящіе лишь по прибрежной полосѣ (и на небольшомъ пространствѣ) сѣвера Европейской Россіи, попрежнему оставляютъ безъ удовлетворительныхъ путей сообщенія громадный сѣверо-восточный край Европейской Россіи, а также оставляютъ неудовлетворенной потребность въ подъѣздныхъ путяхъ Архангельскаго порта. И мѣстные нужды Сѣвера Европейской Россіи и задачи государственнаго характера, какъ это разъяснено выше, настоятельно требуютъ соединенія Архангельскаго края съ Ураломъ и Сибирью удобнымъ и регулярнымъ путемъ. Но если путь изъ Сибири будетъ проведенъ, какъ совершенно самостоятельное предпріятіе, внѣ связи съ интересами Сѣвера Европейской Россіи, если, затѣмъ, также самостоятельно будетъ проведенъ путь для этого послѣдняго, то два отдѣльныхъ пути, во-первыхъ, обойдутся значительно дороже, чѣмъ одинъ, удовлетворяющій одновременно интересы Сибири и интересы Сѣвера Европейской Россіи, а во-вторыхъ, раздѣльное и самостоятельное существованіе этихъ путей даетъ гораздо меньше гарантій ихъ безубыточности, чѣмъ одинъ путь, обслуживающій одновременно и Сибирь и Сѣверъ Европейской Россіи.

Обращаясь теперь къ разсмотрѣнію наиболѣе виднаго изъ проектовъ водныхъ путей изъ Сибири, являющагося въ тоже время самымъ сѣвернымъ,—проекта сплошнаго морского пути

Отдѣльные проекты сѣверныхъ путей изъ Сибири.

Сѣверный морской путь изъ устьевъ сибирскихъ рѣкъ въ Европу.

¹⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ 1910 г., № 10, стр. 57.

изъ устьевъ сибирскихъ рѣкъ въ Европу, -- нельзя не признать, что, вообще говоря, всякій морской путь является самымъ выгоднымъ изъ всѣхъ возможныхъ путей, если плаваніе по нему можетъ быть совершаемо регулярно, безпрепятственно, безъ особенныхъ опасностей, и если онъ пригоденъ для судовъ съ большимъ грузоподъемомъ, т.-е. для судовъ глубокой осадки. Почти ни одному изъ этихъ условий не удовлетворяетъ сплошной морской путь изъ Сибири въ Западную Европу.

На основаніи позднѣйшихъ данныхъ объ этомъ пути можно сказать слѣдующее. Плаваніе по нему -- и то лишь для судовъ, приспособленныхъ къ плаванію во льдахъ, -- возможно лишь -- самое большее -- въ теченіе 2--2½ мѣсяцевъ въ году,¹⁾ приходящихся обыкновенно на глубокую осень, -- вслѣдствіе чего по этому пути суда могутъ совершать только по одному рейсу въ годъ. Продолжительность навигаціоннаго періода, равно какъ его начало и конецъ всецѣло опредѣляются состояніемъ льдовъ въ Карскомъ морѣ, которое почти не изучено подробно; извѣстно только, что два--три года изъ каждыхъ десяти лѣтъ, путь этотъ бываетъ совершенно непроходимъ даже въ теченіе кратковременнаго двухмѣсячнаго періода²⁾, причемъ, такъ какъ предсказать заблаговременно проходимость или непроходимость пути въ опредѣленномъ году съ точностью невозможно, то въ практикѣ плаванія по нему бывали случаи, когда суда, дойдя до Югорскаго Шара, должны были, послѣ безуспѣшной попытки пройти Карское море, возвращаться обратно. И въ годы проходимости этого пути плаваніе по нему отнюдь не можетъ быть названо безпрепятственнымъ: судамъ предъ входомъ въ Карское море приходится иногда стоять довольно продолжительное время въ ожиданіи южныхъ вѣтровъ, отгоняющихъ ледъ изъ Карскаго моря на сѣверъ; войдя въ Карское море, суда сплошь и рядомъ бываютъ принуждены, для обхода льдовъ, мѣнять по нѣскольку разъ направленіе, а иногда и совсѣмъ возвращаться на западную сторону Югорскаго Шара до болѣе полного очищенія Карскаго моря отъ льдовъ.³⁾ Входу въ Карское море мѣшаютъ иногда и густые туманы. То обстоятельство, что сплошной морской путь изъ Сибири бываетъ проходимымъ лишь въ глубокую осень, когда въ сѣверныхъ широтахъ темная ночь занимаетъ большую часть сутокъ, въ связи съ необходимостью частаго лавированія, дѣлаетъ плаваніе по нему особенно опаснымъ и со стороны льдовъ и со стороны банокъ, мелей, подводныхъ камней и т. д. Опасность усиливается еще и отъ того, что до сихъ поръ не найденъ глубокой фарватеръ въ устьѣ р. Оби, и даже такой знатокъ этого пути, какъ генералъ Вилькицкій, сомнѣвается въ его существованіи.⁴⁾ Чрезвычайная же опасность плаванія сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Сибирь обуславливаетъ и чрезвычайно высокія ставки страховыхъ премій для идущихъ этимъ путемъ судовъ и грузовъ -- отъ 8% до 15% на суда и отъ 6% до 12% на грузы.⁵⁾

Сторонники сѣвернаго морского пути, въ подтвержденіе его возможности, ссылаются обыкновенно на фактъ пользова-

¹⁾ Вполнѣ компетентный въ вопросѣ объ этомъ пути генералъ Вилькицкій полагаетъ даже, что оно возможно лишь въ теченіе 1--1½ мѣсяцевъ. „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“. 1910 г., № 1, стр. 38.

²⁾ Гебель, Г. Къ вопросу о сѣверномъ морскомъ пути между океанами Атлантическимъ и Тихимъ. Стр. 46--47.

³⁾ См., напр., сообщеніе А. И. Вилькицкаго объ Енисейской экспедиціи. „Биржевыя Вѣдомости“. Цитир. по „Русскому Судостроенію“ 1905 г., № 12, стр. 121.

⁴⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ 1910 г., № 1, стр. 38.

⁵⁾ Востронинъ, С. В. „Сѣверный морской путь“, стр. 20.

нія имъ поморами Европейскаго сѣвера въ XV и XVI вв. и на фактъ пользованія имъ уже въ новѣйшее время норвежскими и отчасти русскими промышленниками. Но между мореходными судами XV и XVI в.в. и современными коммерческими судами большая разница. То были суда парусныя и съ мелкой осадкой. При общемъ несовершенствѣ судовъ того времени и обусловливаемой имъ медленности плаванія, трата лишнѣхъ дней и недѣль не считалась тогда особенно убыточной и мало могла отражаться на цѣнахъ перевозимаго груза. При современныхъ же условіяхъ товарнаго судоходства на паровыхъ судахъ, съ дорого стоющими командой и, въ особенности, матеріаломъ для топки, каждый лишній день промедленія вызываетъ крупные расходы, лежащіе на цѣны товаровъ. Мелко сидящимъ судамъ XV и XVI в.в. не нуженъ былъ глубокій фарватеръ; они могли поэтому держаться ближе къ берегу. Ихъ меньше задерживали льды и они могли подвигаться впередъ при такомъ состояніи льдовъ, какое заставляетъ современные паровыя суда отстаиваться у Югорскаго Шара, и по такимъ мѣстамъ, гдѣ современные суда неминуемо должны были бы потерпѣть крушеніе. Что касается плаванія по этому пути норвежскихъ и отчасти русскихъ промышленниковъ уже въ настоящее время, то опять-таки необходимо имѣть въ виду, что, если они и ведутъ торговлю съ населеніемъ сѣвернаго побережья Сибири, то главною цѣлью ихъ все же являются промыслы морского звѣря, а такъ какъ морской звѣрь держится, главнымъ образомъ, вблизи льдовъ и даже на льдахъ, то вблизи льдовъ должны по необходимости плавать и ихъ суда. Для нихъ, такимъ образомъ, льды не помѣха, они сами ищутъ льдовъ. Но для нихъ зато не является обременительной и трата лишняго времени изъ-за неблагоприятнаго состоянія льдовъ, такъ какъ это время ими используется для промысловъ. Съ другой стороны, это—тоже суда по преимуществу малой осадки, и для нихъ глубокій фарватеръ далеко не такъ необходимъ, какъ для судовъ специально коммерческихъ.

Слѣдовательно, ни фактъ плаванія по сѣверному морскому пути въ Сибирь въ XV и XVI в. в., ни фактъ современнаго пользованія имъ со стороны норвежскихъ и русскихъ промышленниковъ за доказательство пригодности этого пути для регулярнаго, необремененнаго высокими фрахтами и страховками плаванія по нему современныхъ торговыхъ судовъ признаны быть не могутъ.

Наличность крупныхъ препятствій для регулярнаго торговаго судоходства по сѣверному морскому пути въ Сибирь ясно видна изъ того обстоятельства, что всѣ сторонники развитія судоходства по этому пути непремѣннымъ условіемъ его ставятъ порто-франко для привозимыхъ въ устья сибирскихъ рѣкъ заграничныхъ товаровъ. Какъ извѣстно, таможенные льготы (въ видѣ полнаго или частичнаго освобожденія отъ пошлинъ) для товаровъ, привозимыхъ этимъ путемъ въ Сибирь, существовали съ 1887 г. по 1898 г. и, затѣмъ, съ нѣкоторыми измѣненіями, были продолжены до 1907 г. Но, несмотря на это, въ періодъ съ 1887 г. по 1898 г. два года подрядъ (1891 и 1892) плаванія торговыхъ судовъ по этому пути вовсе не было; въ остальные же 10 лѣтъ этимъ путемъ прошло всего 36 судовъ, провезшихъ груза (вмѣстѣ съ кирпичнымъ чаемъ и рельсами для Сибирской желѣзной дороги) всего 652.680 п. и приблизительно такое же количество увезшихъ изъ Сибири¹⁾

¹⁾ Востротинъ, С. В. „Сѣверный морской путь“. стр. 9—10.

Въ одинъ годъ, значить, вывозилось въ среднемъ около 65.268 пудовъ. Хотя въ то время излишекъ хлѣба въ Сибири былъ значительно меньше, чѣмъ сейчасъ, но все же онъ, несомнѣнно, былъ больше этой цифры и не могъ быть вывезенъ весь по сѣверному морскому пути, если въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ приходило въ годъ по 3—4 судна и максимумъ 12 судовъ.

Въ 1899 г. весь грузъ, отправленный этимъ путемъ въ Сибирь, вернулся въ Англію, такъ какъ суда не могли пройти чрезъ Карское море¹⁾. Съ 1899 г. до 1905 г. ни одно иностранное судно не приходило въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ²⁾. Въ 1905 г. въ устье Енисея вошло 22 судна съ 600.000 п. казенныхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ и въ устье Оби 2 судна съ 120.000 пуд. частнаго груза³⁾. Въ 1906 г. доставки грузовъ сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Сибирь уже не было.

Въ 1907 г. порто-франко на сѣверѣ Сибири было закрыто.

Какъ видно изъ только что приведенныхъ цифръ судовъ и грузовъ, прибывшихъ сѣвернымъ морскимъ путемъ въ Сибирь при существованіи порто-франко, онъ далеко не соответствуетъ цифрѣ имѣющагося въ Сибири излишка хлѣба. Да и невозможно ставить вывозъ сибирскаго хлѣба и вообще сибирскаго сырья въ зависимость отъ порто-франко въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ, ибо изъ-за границы въ Сибирь привозится не сырые продукты, а сравнительно легковѣсные готовые фабрикатъ. Но такіе фабрикатъ едва ли могутъ быть ввезены въ Сибирь даже въ количествѣ одной десятой количества, нуждающагося въ путяхъ для вывоза сибирскаго хлѣба, не говоря уже о другомъ сибирскомъ сырьѣ. Порто-франко, значить, можетъ дать извѣстные выгоды лишь тѣмъ, кто воспользуется правомъ беспошлиннаго ввоза въ Сибирь заграничныхъ товаровъ⁴⁾; подвинуть же впередъ практическое разрѣшеніе вопроса о вывозѣ изъ Сибири оно можетъ лишь въ самой незначительной степени, тѣмъ болѣе, что ни одно изъ ходатайствъ о порто-франко не гарантируетъ дѣйствительнаго осуществленія сѣвернаго морского пути, въ видѣ обязательныхъ и постоянныхъ рейсовъ, хотя бы на срокъ концессій⁵⁾.

Даже если предположить, что при существованіи порто-франко въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ ежегодно будутъ прибывать суда въ количествѣ, достаточномъ для перевозки всего избытка сибирскаго хлѣба, то и въ такомъ случаѣ остаются обстоятельства, значительно понижающія преимущества сѣвернаго морского пути изъ Сибири. Какъ уже выше сказано, торговые суда по этому пути могутъ совершать лишь по одному рейсу въ годъ. Значить, весь, имѣющій быть отправленнымъ по нимъ, сибирскій хлѣбъ долженъ быть сосредоточенъ въ устьяхъ сибирскихъ рѣкъ къ одному опредѣленному сроку. Но общеизвѣстенъ фактъ осенняго пониженія цѣнъ на хлѣбъ въ Европейской Россіи, вызываемаго одновременнымъ массовымъ предложеніемъ хлѣба, какъ крестьянами, нуждающимися въ деньгахъ на уплату податей, такъ и крупными

¹⁾ Востротинъ, С. В. „Сѣверный морской путь“. стр. 15.

²⁾ Востротинъ, С. В. „Сѣверный морской путь“. стр. 21.

³⁾ Тамъ же, стр. 25.

⁴⁾ Согласно указаніямъ представителей русскаго купечества въ совѣщаніяхъ о порто-франко на сѣверѣ Сибири, оно отнюдь не удешевитъ ввозимыхъ въ Сибирь изъ-за границы товаровъ, такъ какъ при ничтожной конкуренціи сибирской торговли, разницу въ пошлинѣ цѣлкомъ или въ значительной степени возьмутъ себѣ предприниматели „Торгово-Промышленная Газета“. 1908 г. № 131.

⁵⁾ „Торгово-Промышленная Газета“ 1908 г. № 131.

земледѣльцами, побуждаемыми къ быстрой реализаціи урожая уплатой 0/00 по займамъ и пр. Съ такимъ же пониженіемъ цѣнъ, несомнѣнно, пришлось бы столкнуться и сибирскому земледѣльческому населенію при необходимости продать къ одному опредѣленному сроку весь избытокъ хлѣба. Значить, выгода отъ пониженія фрахта уничтожалась бы частью высокими страховыми преміями, частью пониженіемъ цѣнъ на хлѣбъ въ мѣстахъ его продажи.

Изъ каждаго десяти лѣтъ 2 или 3 года суда, какъ уже сказано, не могутъ совершить ни одного рейса по сѣверному морскому пути, вслѣдствіе льдовъ Карскаго моря. Дѣлаются попытки заблаговременно опредѣлить, въ какіе, именно, годы изъ каждаго десятилѣтія сѣверный морской путь бываетъ совершенно непроходимъ, но до сихъ поръ способовъ точнаго опредѣленія не существуетъ. И потому можетъ случиться, что хлѣбъ будетъ свезенъ къ устьямъ сибирскихъ рѣкъ, а суда для его перевозки не смогутъ придти. Хлѣбъ, съ убыткомъ для продавцовъ, долженъ будетъ лежать въ складахъ и на баржахъ до слѣдующаго года, относительно котораго тоже нельзя поручиться, что онъ окажется болѣе счастливымъ для судовъ, отправляющихся въ Сибирь сѣвернымъ морскимъ путемъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ сѣверный морской путь въ Сибирь изъ заграницы не можетъ быть признанъ способнымъ удовлетворить въ надлежащей степени остро чувствуемую населеніемъ Сибири потребность въ вывозномъ пути для хлѣбныхъ грузовъ и для прочаго сырья. Необходимо болѣе точно обслѣдовать этотъ путь для облегченія плаванія по нему, но нельзя въ то же время не признать, что въ вопросѣ о вывозѣ изъ Сибири на немъ базироваться нельзя: онъ можетъ быть лишь подспорнымъ путемъ; для полнаго же разрѣшенія этого вопроса необходимо искать другой путь. Таково мнѣніе и самого сибирскаго населенія, въ лицѣ сибирскихъ депутатовъ Государственной Думы, съ нимъ согласны и спеціальныя совѣщанія, обсуждавшія вопросъ о вывозныхъ путяхъ изъ Сибири¹⁾.

Второе мѣсто по „сѣверности“ занимаютъ проекты, такъ называемыхъ, „полярныхъ“ желѣзныхъ дорогъ изъ Сибири. Сущность этихъ проектовъ такова: они имѣютъ въ виду, съ одной стороны, обойти представляющее большія препятствія для судоходства Карское море, съ другой стороны укоротить, насколько возможно, разстояніе между пунктами отправленія сибирскихъ грузовъ и пунктомъ погрузки ихъ на океанскіе пароходы, стремясь обезпечить имъ возможно большія выгоды отъ морской перевозки. Для достиженія этой цѣли предлагается постройка желѣзныхъ дорогъ отъ пристаней на нижнемъ теченіи р. Оби до Медынскаго залива (проектъ Голохвастова), до Варандейской губы (проекты Гетте и Кнорре) и иногда до Болванской губы, въ которую впадаетъ рѣка Печора. Протяженіе предполагаемыхъ „полярныхъ“ желѣзныхъ дорогъ не одинаково и колеблется отъ 400—450 в. до 600 верстъ. Первымъ по времени и наиболѣе разработаннымъ является проектъ „Обской желѣзной дороги частнаго пользованія“, протяженіемъ въ 440 в., А. Д. Голохвастова.

При разсмотрѣніи этихъ проектовъ, какъ и проекта сплошнаго морского пути изъ Сибири, необходимо прежде всего имѣть въ виду, что почти всѣ они оставляютъ совершенно внѣ вліянія весь сѣверо-восточный край Европейской Россіи,

Проекты „полярныхъ“ желѣзно-дорожныхъ путей изъ Сибири.

¹⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ 1910 г. № 1, 8 стр. 8, 44.

не говоря уже объ Архангельскомъ портѣ. По существу же о нихъ необходимо сказать слѣдующее:

Дѣлая возможность судамъ, идущимъ за сибирскимъ хлѣбомъ, миновать опасное Карское море, полярныя желѣзныя дороги все же не въ состояніи вывезти сибирскій хлѣбъ къ портамъ, вполне удобнымъ для торговаго мореплаванія. Навигация въ пунктахъ выхода полярныхъ желѣзныхъ дорогъ къ океану, какъ это доказано практикой архангельскихъ мореплавателей, возможна лишь въ теченіе 2—2½ мѣсяцевъ въ году. Значитъ, такъ же, какъ и при отправкѣ сплошнымъ морскимъ путемъ, весь избытокъ годовичнаго урожая сибирскаго хлѣба долженъ быть проданъ населеніемъ немедленно послѣ уборки съ полей, т. е. съ неизбѣжнымъ пониженіемъ цѣнъ.

Затѣмъ, морскія качества предполагаемыхъ полярныхъ портовъ далеко не представляютъ собою необходимыхъ условій для регулярнаго и безопаснаго коммерческаго судоходства. Глубина Медынскаго залива, согласно промѣрамъ, произведеннымъ по порученію Главнаго Гидрографическаго Управленія Морского Министерства, равняется всего 14 футамъ на малую воду.¹⁾ Варандейская бухта не защищена отъ океанскихъ вѣтровъ, мелка, и ея обмелѣніе изъ года въ годъ прогрессируетъ; углубленіе бухты слишкомъ затруднительно, если не вовсе невозможно, изъ-за постоянного морского прибоа.²⁾ Въ сравнительно болѣе благопріятной для судоходства Болванской губѣ, расположенной при устьѣ р. Печоры, глубина тоже недостаточна; она не превышаетъ 17 футовъ.³⁾ Всѣ пункты выхода къ морю находятся на такомъ побережьѣ Сѣвернаго Ледовитаго Океана, гдѣ приливы и отливы достигаютъ необыкновенно большой высоты (25—35 футовъ).

Всѣ эти обстоятельства дѣлаютъ особенно опасной стоянку судовъ въ полярныхъ портахъ и удорожаютъ нагрузку ихъ. И если, по отзывамъ архангельскихъ лѣсопромышленниковъ, заграничныя фрахты и морская страховая премія высоки, по сравненію съ таковыми же Архангельскаго порта, для Мезенскаго и Печорскаго портовъ, то, конечно, они будутъ еще выше для портовъ, лежащихъ восточнѣе Печоры. Высоки должны быть въ полярныхъ портахъ и портовые сборы, въ виду новизны устройства тамъ портовыхъ сооружений.

Отправка сибирскаго хлѣба по полярнымъ желѣзнымъ дорогамъ представляетъ и рядъ другихъ неудобствъ, независимыхъ отъ морскихъ качествъ полярныхъ портовъ, но тѣмъ не менѣе удорожающихъ стоимость перевозки по этимъ путямъ. Проведеніе полярныхъ желѣзныхъ дорогъ проектируется по мѣстностямъ совершенно безлюднымъ; необходимыхъ для постройки дороги рабочихъ, а также продукты питанія для нихъ и значительную часть строительныхъ матеріаловъ придется разными способами доставать съ далекихъ разстояній, каковое обстоятельство, несомнѣнно, вызоветъ повышеніе строительной стоимости желѣзной дороги. Въ виду безлюдности пунктовъ предполагаемаго выхода полярныхъ желѣзныхъ дорогъ къ океану въ настоящее время и краткости въ нихъ навигаціоннаго періода, невозможно ожидать заселенія ихъ сколько-нибудь значительнымъ контингентомъ постоянныхъ жителей. Необходимыхъ для портовыхъ работъ рабочихъ придется, значитъ, тоже на короткое время доставать съ далекихъ разстояній. Наконецъ, подвижной составъ доро-

¹⁾ А. Д. Голохвастовъ. „Вывозные изъ Западной Сибири въ Европу пути“ Изд. 1909 г. стр. 9.

²⁾ М. Перешневъ, Обь-Архангельская желѣзная дорога. „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера. 1909 г. № 6, стр. 50.

³⁾ „Petchora“. Edicatel by the Stella-Polare Sawmill C^o. Archangel. October, 1908 г.

ги и значительная часть служебнаго персонала въ продолженіе 9—10 мѣсяцевъ изъ 12-ти будутъ находиться въ бездѣйствіи, и для пополненія эксплуатаціонныхъ расходовъ въ этотъ продолжительный періодъ бездѣйствія дороги пришлось бы, очевидно, повысить тарифъ на перевозку грузовъ въ рабочий періодъ дороги.

Въ правительственномъ совѣщаніи для разработки программы установленія коммерческаго сообщенія средняго теченія р. Оби съ Западной Европой, происходившемъ въ концѣ 1909 года, дѣлались вычисленія стоимости доставки пуда зерна изъ Сибири до Лондона, при направленіи черезъ полярныя желѣзныя дороги. Согласно этимъ вычисленіямъ, стоимость доставки отъ верхнихъ пристаней на р.р. Оби и Иртышѣ до пристаней на нижнемъ теченіи Оби, служащихъ начальными станціями полярныхъ желѣзныхъ дорогъ, составитъ 10—11 к. съ пуда; въ лучшемъ случаѣ, при особенно широкомъ развитіи судоходства по этимъ рѣкамъ, она можетъ понизиться до 7—8 к. Длина полярныхъ желѣзныхъ дорогъ въ проектахъ колеблется отъ 400 до 600 верстъ; въ соотвѣтствіи съ этимъ стоимость провоза по нимъ составитъ отъ 10,62 к. до 13,56 к. съ пуда. Накладные расходы по храненію грузовъ на Обской пристани и по элеваторнымъ операціямъ равны 3 коп. Что касается фрахта по морскому пути до Лондона, то авторы проектовъ полярныхъ желѣзныхъ дорогъ исчисляютъ его въ $7\frac{1}{2}$ —8 к. съ пуда, т. е. въ размѣрѣ, существующемъ для судовъ, плавающихъ между Лондономъ и Архангельскомъ. Но, въ виду отмѣченныхъ выше неудобствъ полярныхъ портовъ, морскія качества которыхъ гораздо ниже, чѣмъ таковыя же Архангельскаго порта, располагающаго цѣлымъ рядомъ выдающихся преимуществъ, какъ естественнаго, такъ и искусственнаго происхожденія, морскія фрахты для плывущихъ къ нимъ судовъ должны быть, очевидно, выше, чѣмъ для судовъ, идущихъ къ Архангельску, и выразятся, приблизительно, въ 15 к. на пудъ. Такимъ образомъ получается расходъ по перевозкѣ въ $39\frac{1}{2}$ —40 к. ($10+3+11\frac{1}{2}+15$), не считая портовыхъ расходовъ и сборовъ, которые въ полярныхъ портахъ должны быть выше среднихъ по другимъ портамъ, не считая комиссіонныхъ и не считая потери процентовъ при реализаціи товара, проистекающей отъ краткости рабочаго періода въ полярныхъ портахъ. Если этотъ фрахтъ сравнить съ фрахтами для перевозки сибирскаго хлѣба отъ ст. Обь—Новониколаевскъ до Лондона по существующимъ вывознымъ путямъ¹⁾, то онъ оказывается ниже самаго дешеваго изъ существующихъ на 15 к.

Но, какъ уже сказано выше, при отправкѣ по полярнымъ желѣзнымъ дорогамъ, сибирское населеніе неминуемо должно будетъ нести потери отъ пониженія цѣнъ на хлѣбъ вслѣдствіе необходимости продать его въ короткій періодъ времени. А затѣмъ необходимо еще имѣть въ виду, что наиболѣе разработанный проектъ полярной желѣзной дороги (проектъ А. Д. Голохвастова) является проектомъ пути частнаго пользованія. Въ случаѣ постройки этого пути, по всей Сибири будутъ извѣщенія о томъ, что на этотъ путь не будетъ принимаемо ни одного пуда частнаго груза. Предпріятіе этого пути будетъ въ сущности не желѣзнодорожнымъ, а торговымъ: владѣльцами

¹⁾ Черезъ С.-Петербургъ 67, 11 к.

„ Ревель 69, 66 к.

„ Ригу 69, 04 к.

„ Либаву 69, 82 к.

„ Котласъ-Архангельскъ 54,99 к. См. „Извѣстія Архангельскаго

Общества изученія Русскаго Сѣвера.“ 1909 г. № 6, стр. 55. М. В. Перешневъ „Обь-Архангельская желѣзная дорога.“

полярной желѣзной дороги будетъ закупаться въ Сибири хлѣбъ и прочее сырье и сбываться на иностранные рынки, и выгоду они будутъ получать не отъ фрахта, а отъ разницы между цѣною на товары въ Сибири и за границей¹⁾.

Но, при такомъ положеніи вещей, если бы даже перевозка хлѣба по полярной желѣзной дорогѣ сама по себѣ и была выгоднѣй, чѣмъ по прочимъ путямъ, вся выгода должна остаться у владѣльцевъ этой дороги, ибо, разъ у нихъ будетъ монопольное право на единственный вывозной путь, съ ними никто не сможетъ конкурировать въ ихъ торговыхъ операціяхъ въ Сибири и имъ никто не помѣшаетъ произвольно понижать цѣны на скупаемые у населенія продукты.

Осуществленіе проекта полярной желѣзной дороги инж. Гетте и Кнорре, также было бы соединено съ крупнымъ ущербомъ для русскаго населенія и для казны; согласно этому проекту, всѣ матеріалы для постройки дороги, морского и рѣчного портовъ, для подвижного состава дороги, даже для устройства поселковъ, а также пароходы—землечерпалки,—все должны быть освобождено отъ таможенныхъ пошлинъ. Земля подъ дорогу и лѣсной матеріалъ для нея должны быть даны бесплатно. Треть рабочихъ и вообще служащихъ при дорогѣ можетъ быть изъ иностранныхъ подданныхъ²⁾.

Желая дать окончательное заключеніе о проектахъ полярныхъ желѣзныхъ дорогахъ не ранѣе сравненія съ ними проекта В. Н. Вольтмана желѣзнодорожнаго пути изъ Сибири и Урала въ Архангельскъ, умѣстно разсмотрѣть передъ этимъ проекты рѣчного пути изъ Сибири, имѣющаго своимъ конечнымъ пунктомъ Архангельскій портъ.

Проекты рѣчныхъ путей изъ Сибири.

Существуютъ проекты двухъ вариантовъ рѣчного пути изъ Сибири въ Европу: сѣверный и южный. Согласно первому, бассейнъ р. Оби долженъ быть соединенъ съ бассейномъ рѣки Печоры, а этотъ послѣдній—съ бассейномъ р. Сѣверной Двины. Путь этотъ долженъ состоять изъ слѣдующихъ рѣкъ и каналовъ: Сѣверная Двина, Вычегда, Южная Мылва, Иктыль, Соединительный каналъ, Сѣверная Мылва, Печора, Илычъ, Еграляга (ручей), соединительный каналъ, Манья, Сосьва и Обь. Осуществленіе этого варианта требуетъ значительныхъ затратъ и представляетъ значительныя трудности, часть которыхъ признается иногда даже непреодолимою.

Если считать, что благоустроеннымъ воднымъ путемъ можетъ быть признанъ лишь тотъ, глубина котораго во всякую воду не меньше десяти четвертей, а скорость теченія вполне безопасна для судовъ, и плаваніе по которому можетъ безпрепятственно совершаться круглая сутки въ теченіе всей навигаціи, то изъ перечисленныхъ выше рѣкъ этимъ условіямъ вполне не удовлетворяетъ ни одна, такъ какъ даже по самой главной изъ нихъ—Сѣверной Двинѣ—съ полнымъ грузомъ суда могутъ плавать лишь въ непродолжительный періодъ половодья. Рѣка Вычегда отъ с. Усть-Куломъ до с. Мыелдино завалена карчами. Рѣка Южная Мылва въ настоящемъ ея состояніи совершенно не допускаетъ плаванія по ней сколько-нибудь значительныхъ судовъ, изъ-за большихъ лѣсныхъ заваловъ, которые способствовали образованію перека-товъ. Незначительная рѣчка Иктыль также безъ крупныхъ работъ не можетъ быть приведена въ судоходное состояніе. Рѣка Сѣверная Мылва, въ смыслѣ судоходства, представляетъ

¹⁾ А. Д. Голохвастовъ. Вывозные изъ Западной Сибири въ Европу пути стр. 10.

²⁾ М. В. Перешневъ. Обь-Архангельская желѣзная дорога. „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“ 1909 г. № 6, стр. 53.

почти тѣ же особенности, что и Южная Мылва. Рѣка Илычъ въ нижнемъ своемъ теченіи такъ же судоходна, какъ и Печора, но по мѣрѣ удаленія отъ послѣдней, становится все болѣе и болѣе порожистой, уклоны на ней дѣлаются круче, течение быстрѣе. Для приведенія ея въ судоходное состояніе необходимо устройство цѣлаго ряда шлюзовъ. Часть пути на востокъ отъ Илыча полна еще болѣе крупныхъ препятствій для судоходства, и преодоленіе ихъ возможно лишь при устройствѣ тоннеля длиною въ 17 верстъ. Кромѣ тоннеля, на ручьяхъ Егра-Лягъ и Маньѣ должно быть устроено 22 шлюза съ перепадами въ 4.66 саж. каждый. Для приведенія въ судоходное состояніе необходимо шлюзование и р. Сосьвы. Всего же, начиная съ Илыча и кончая Сосьвой, потребуется шлюзование не менѣе, чѣмъ на протяженіи 232 верстъ¹⁾.

Приблизительная стоимость этого пути, по соображеніямъ, производившаго обследованіе его, инженера Мочульскаго, исчисляется такимъ образомъ:

- на соединеніе р. Сѣверной Двины съ р. Печорой 25.000.000 р.,
- „ шлюзованіе р.р. Илыча и Сосьвы 15.000.000 р.,
- „ перевалъ черезъ Уралъ 40.000.000 р.,
- „ разные расходы 5.000.000 руб.

Всего 80 милліоновъ рублей²⁾.

Но даже ассигнованіе такой, или еще большей, суммы, по мнѣнію людей компетентныхъ въ этомъ вопросѣ, не является достаточной гарантіей осуществимости сѣвернаго варіанта рѣчного пути изъ Сибири. Такъ г. Носиловъ, искавшій на Уралѣ еще въ 80-хъ годахъ водораздѣловъ, доступныхъ для соединенія черезъ нихъ каналомъ бассейновъ Оби и Печоры, заявляетъ, что водораздѣлъ между р. р. Илычемъ и Сѣверной Сосьвой совершенно непригоденъ не только для проведенія по нему воднаго канала, но даже и для проведенія желѣзнодорожнаго пути. Бассейны этихъ рѣкъ раздѣляются высокимъ, каменистымъ, голымъ хребтомъ Урала, который такъ круто обрывается къ востоку, что тутъ немыслимо какое-либо гидротехническое сооруженіе³⁾.

Наличность на водораздѣлѣ Илычъ-Сосьва чрезвычайныхъ трудностей для соединенія бассейновъ этихъ рѣкъ каналомъ признается и изслѣдовавшимъ эти мѣста инженеромъ Мочульскимъ, разъ онъ находитъ необходимымъ прорытіе здѣсь семнадцативерстнаго тоннеля, стоящаго 40 милліоновъ рублей. Но, какъ утверждаетъ другой инженеръ, специалистъ по воднымъ путямъ и глубоко сочувствующій идеѣ воднаго пути изъ Сибири къ Архангельску, г. В. Лохтинъ, тоннелированія для водныхъ каналовъ нѣтъ въ обиходѣ воднаго хозяйства Западной Европы, оно не практикуется нигдѣ на судоходныхъ каналахъ, и если для проведенія рѣчного пути изъ Сибири въ Европу считается необходимымъ прорытіе тоннеля, то уже одно это обстоятельство характеризуетъ все предпріятіе, какъ невыполнимое съ практической точки зрѣнія⁴⁾.

Итакъ, осуществленіе проекта сѣвернаго варіанта рѣчного пути изъ Сибири къ Архангельску встрѣчаетъ препятствіе, которое едва ли можно признать преодолимымъ вообще, и во всякомъ случаѣ оно требуетъ расхода не менѣе въ 40 милліоновъ рублей и времени 8—9 лѣтъ⁵⁾.

¹⁾ „Водный путь въ Сибирь по Вологодской губерніи“. Изд. Вологодскаго Губернскаго Земства, 1910 г., стр. 57.

²⁾ 1910 г. № 19, стр. 6.

³⁾ „Московскія Вѣдомости“. Цитируются по „Журналу Министерства Путей Сообщенія“. 1910 г. № 5, стр. 109.

⁴⁾ „Россія“. № 1381.

⁵⁾ „Экономистъ Россіи“. 1910 г. № 19, стр. 7.

Лишнія 4—5 лѣтъ промедленія въ созданіи пути для вывоза изъ Сибири причинятъ крупныя потери сибирскому населенію, тѣмъ болѣе чувствительныя, что нельзя надѣяться на ихъ возмѣщеніе послѣдующими крупными выгодами отъ рѣчного пути. Дороговизна пути, доходящая въ общей сложности до 85 милліоновъ рублей, при продолжительности рабочаго періода его меньше, чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ года, и то при такихъ съ одной стороны стихійныхъ неудобствахъ, какъ неравномѣрное замерзаніе пути, а съ другой стороны пригодность на одну только навигацію сплавныхъ судовъ, т.-е. баржъ, несомнѣнно, должна будетъ покрываться повышенными фрахтами на грузы; если защитники этого пути не бояться удорожанія фрахтовъ отъ дорого-стоющихъ гидро-техническихъ сооружений, то это потому, что, по ихъ мнѣнію, онъ въ первые же годы послѣ открытія получить громадное количество грузовъ въ 700—800 милліоновъ пудовъ¹⁾, но рассчитывать на такое количество грузовъ, направляемыхъ изъ Сибири на Архангельскъ, въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ невозможно. Длина самаго пути, обусловливая, въ виду поздняго сбора хлѣба въ Сибири, возможность доставки послѣдняго къ Архангельску лишь въ навигацію слѣдующаго послѣ урожая года, также вызоветъ нѣкоторое повышение стоимости перевозки. Все это уничтожаетъ преимущество разсматриваемаго проекта рѣчного пути передъ желѣзнодорожнымъ, если-бы даже стоимость доставки по этому водному пути считать меньшей, чѣмъ по Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дорогѣ, проектируемой В. Н. Вольтманомъ.

Что касается проекта второго, южнаго, варіанта рѣчного пути изъ Сибири въ Европу, то по этому варіанту долженъ быть прорытъ соединительный каналъ длиною около 4—5 верстъ между р. Чусовой, впадающей въ Каму, и р. Рѣшеткой—притокомъ р. Исети, впадающей въ свою очередь въ Обь. Затѣмъ, Кама должна быть соединена съ Вычегдой для предоставленія возможности направлять сибирскіе грузы къ Архангельску. Препятствія для этого пути не признаются настолько трудно преодолимыми съ технической стороны, какъ для пути по сѣверному варіанту, тѣмъ не менѣе стоимость работъ по соединенію бассейновъ Камы и Оби исчисляется инженеромъ Пузыревскимъ въ 75 мил. рублей.²⁾ Для соединенія же Камы съ Вычегдой требуется новый расходъ не менѣе 15—20 мил. руб., такъ какъ составляющія это соединеніе рѣки—верховья Камы, Южная Кельтма и Сѣверная Кельтма—въ настоящее время могутъ пропускать только лодки, поднимающія не болѣе 300 пудовъ, а самъ Сѣверо-Екатерининскій каналъ еще въ 1834 году требовалъ замѣны ветхихъ своихъ сооружений и расчистки засорившагося фарватера.³⁾ Такимъ образомъ всѣ расходы по осуществленію южнаго варіанта рѣчного пути изъ Сибири выразились бы уже въ 90—95 мил. руб., т. е. онъ обошелся бы дороже даже, чѣмъ сѣверный варіантъ. Между тѣмъ никакихъ выгодъ въ сравненіи съ сѣвернымъ варіантомъ южный не даетъ, такъ какъ навигаціонный періодъ на немъ, если имѣть въ виду направление грузовъ къ Архангельску, не болѣе продолжителенъ, чѣмъ на сѣверномъ, а если имѣть въ виду направление грузовъ къ балтійскимъ портамъ, то больше лишь на нѣсколько дней. И, кромѣ того, южный варіантъ длиннѣе сѣвернаго: въ то время, какъ по сѣверному рѣчному пути разстояніе, напр.

¹⁾ „Водный путь въ Сибирь по Вологодской губерніи“. Изд. Волог. Губ. Земства. 1910. стр. 57.

²⁾ „Экономистъ. Россія“ 1910 г. № 21, стр. 6.

³⁾ П. С.—въ „Что даетъ Россіи западный участокъ великаго сибирскаго воднаго пути.“ „Экономистъ Россія“. 1910. № 21. Стр. 6.

отъ Омска до Архангельска равно 4.750 верстамъ, по южному варианту разстояніе отъ Омска же до Петербурга (который, при осуществленіи южнаго варианта, явился бы ближайшимъ европейскимъ портомъ для Сибири) уже 5.360 вер., — разница въ 600 вер. Еще значительнѣе разница для пристаней на рѣкѣ Оби: по сѣверному направленію разстояніе, напримѣръ, отъ Барнаула до Петербурга = 5.165 верстамъ, по южному же — 6.475 в., разница въ 1310 верстъ.¹⁾

По южному варианту рѣчного пути изъ Сибири сибирскій хлѣбъ прежде всего попадалъ бы на волжскую рѣчную систему, и безъ того переполненную хлѣбомъ Европейской Россіи, и, далѣе, ближайшимъ портомъ для Сибири, при южномъ направленіи рѣчного пути, былъ бы С.-Петербургъ. На протяжении всего пути отъ Урала до морского порта и въ самомъ порту сибирскій хлѣбъ явился бы, такимъ образомъ, конкурентомъ хлѣбу Европейской Россіи. Между тѣмъ выше было указано, какъ широко распространено опасеніе этой конкуренціи. Разъ это опасеніе является общераспространеннымъ и наблюдается среди разнообразныхъ круговъ населенія, то очевидно, что оно имѣетъ подъ собою вполне реальную почву, и съ нимъ нельзя не считаться.

Если сѣверный вариантъ рѣчного пути изъ Сибири не можетъ быть признанъ удовлетворительно разрѣшающимъ вопросъ о вывозѣ изъ Сибири, то, тѣмъ болѣе, не можетъ быть признанъ таковымъ южный вариантъ.

Рѣчной путь въ Сибирь, какъ по сѣверному, такъ и по южному варианту проходить въ сторонѣ отъ ухтенскаго нефтеноснаго района. Необходимость проведенія къ этому району путей сообщенія въ настоящее время никѣмъ не оспаривается; выдвигаются даже проекты специальныхъ путей къ ухтенскому району. И соединеніе его съ предполагаемымъ рѣчнымъ путемъ въ Сибирь было бы безусловно необходимымъ. Но и этому соединенію мѣшаетъ цѣлый рядъ препятствій. Устройство его проектируется черезъ посредство рѣкъ: Ухты, Вуквы и Выми. Всѣ эти рѣки — не судоходныя, а сплавныя, и то лишь во время весенняго половодья. Соединеніе Ухты съ Вуквой или Вымью и приведеніе ихъ въ судоходное состояніе было бы напраснымъ трудомъ: дно этихъ рѣкъ на большемъ разстояніи — сплошной камень-плитнякъ; питаются онѣ, главнымъ образомъ, атмосферными осадками, а не озерами и болотами,²⁾ и потому дноуглубительныя работы на нихъ лишь понизятъ дно, но не прибавятъ воды. Углубленіе же дна названныхъ рѣкъ въ гладкихъ, не каменистыхъ мѣстахъ (гдѣ таковыя имѣются), въ виду малочисленности здѣсь озеръ и болотъ, повлечетъ за собой пониженіе влаги съ того уровня, съ котораго беретъ питаніе лѣсъ, что угрожаетъ гибелью громаднымъ площадямъ лѣса.

И помимо всѣхъ этихъ препятствій къ устройству волнаго пути на Ухту, нефтяное дѣло тамъ можетъ развиваться только при возможности постоянной отправки нефти на рынки сбыта; отсутствіе путей для такой отправки осложнило бы промысловое дѣло необходимостью устройства приспособленій для храненія громадныхъ количествъ нефти и сопровождалось бы для промышленности осложненіями экономическаго характера. Между тѣмъ по водному пути нефть съ Ухты можно было бы отправлять только въ теченіе 5—6 мѣсяцевъ изъ 12-ти. По всѣмъ приведеннымъ соображеніямъ необходи-

¹⁾ „Экономистъ Россіи“ 1910 г. № 21, стр. 6.

²⁾ М. В. Перешневъ. Обь-Архангельская желѣзная дорога, „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“, 1909 г. № 6, стр. 51, 52.

Необходимость же-
лѣзнодорожнаго
пути изъ Сибири
къ Архангельску.

мо придти къ заключенію, что и рѣчной путь изъ Сибири не въ состояніи, какъ слѣдуетъ, удовлетворить потребность въ вывозѣ изъ Сибири и сѣверо-восточнаго края Европейской Россіи. Съ наибольшою полнотою вопросъ о вывозѣ черезъ Архангельскъ изъ Сибири, а также о созданіи пути для сѣверо-востока Европейской Россіи, разрѣшается соединеніемъ желѣзной дорогой Архангельска съ Сибирью. Желѣзная дорога гарантируетъ непрерывность перевозки грузовъ въ теченіе цѣлаго года, быстроту и регулярность ея. Желѣзная дорога изъ Сибири къ Архангельску, какъ будетъ показано ниже, даетъ грузоотправителямъ сбереженіе на фрахтахъ по сравненію съ существующими тарифами въ разныхъ направленіяхъ. Отправка грузовъ по ней не будетъ соединена ни съ тѣми неудобствами, которыми изобилуютъ пути изъ Сибири по другимъ проектамъ, ни съ тою опасностью разстройства хлѣбной торговли въ Европейской Россіи, которую представляетъ часть этихъ проектовъ.

Избѣгая деталей и варіантовъ направленія желѣзной дороги изъ Сибири и Урала къ Архангельску, такъ какъ это направленіе можетъ измѣняться въ зависимости отъ техническихъ изысканій, необходимо остановиться на проектѣ Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги В. Н. Вольмана, такъ какъ этотъ проектъ, съ одной стороны, представляется разностороннимъ, какъ по количеству затрагиваемыхъ имъ нуждъ и интересовъ, такъ и по степени полноты ихъ удовлетворенія, и, съ другой стороны, представляется единственнымъ проектомъ, предлагаемымъ предпринимателемъ на пріемлемыхъ условіяхъ къ осуществленію.

Восточно-Уральско-
Бѣломорско-Обская
желѣзная дорога.

Согласно этому проекту, начальнымъ участкомъ дороги должна быть существующая уже Богословская желѣзная дорога отъ ст. Гороблагодатской до ст. Надеждинскій заводъ. Отъ Надеждинскаго завода желѣзная дорога идетъ по восточной сторонѣ Уральскаго хребта на сѣверъ до того пункта, гдѣ сходятся границы Пермской, Вологодской и Тобольской губерній, приблизительно около истоковъ р. Печоры или еще сѣвернѣе. Отъ этого пункта проектируемая желѣзная дорога переваливаетъ на западъ черезъ Уралъ и, выбрасывая вѣтвь къ востоку на р. Обь, идетъ къ ухтенскому нефтеносному району, пересѣкая р. Печору въ 275—300 верстахъ отъ ея истока, и рѣки Ижму и Ухту; отъ ухтенскаго нефтеноснаго района она направляется прямо къ Архангельску, пересѣкая притоки р. Вычегды, рѣку Мезень съ ея притоками и р. Пинегу. Длина Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги съ вѣтвью на р. Обь въ проектѣ исчисляется около 1500 верстъ.

При такомъ направленіи, одна и та же желѣзная дорога будетъ одновременно обслуживать нѣсколько обширныхъ районовъ, являющихся по количеству имѣющихся въ нихъ естественныхъ богатствъ, одними изъ самыхъ главныхъ въ Россіи: сѣверо-восточный край Европейской Россіи, сѣверный-лѣсной и средній-горнозаводскій районы Урала и значительную часть Сибири, при томъ такую, которая особенно выдѣляется по развитію въ ней сельскаго хозяйства.

Почти полное отсутствіе сбыта лѣса въ настоящее время изъ бассейновъ рѣкъ Печоры и Мезени является главной причиною почти полной бездоходности лѣсовъ этого громаднаго района. Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская желѣзная дорога, при указанномъ выше направленіи, обезпечивая сбытъ лѣса изъ этого района черезъ первоклассный Архангельскій портъ за границу, создаетъ крупный доходъ казнѣ отъ имѣющихся

въ немъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ. Какъ уже сказано выше, Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская желѣзная дорога перебѣкаетъ главныя рѣчныя артеріи Печорскаго и Мезенскаго бассейновъ. Бассейна же Сѣверной Двины она касается лишь на р. Пинегѣ. Она, значитъ, не отнимаетъ лѣсныхъ грузовъ отъ существующаго уже рѣчного пути къ Архангельску, а обезпечить сбытъ лѣса изъ районовъ, имѣющихъ сплавъ къ мало пригоднымъ для судоходства устьямъ р. р. Печоры и Мезени, т.-е. даетъ совершенно новый доходъ казнѣ отъ лѣса.

Безлѣснымъ районъ проектируемой дороги можетъ быть названъ лишь на небольшомъ протяженіи отъ Архангельска, на остальномъ же протяженіи дорога пойдетъ почти по сплошной площади лѣсовъ. Если считать, что въ районъ вліянія дороги войдетъ полоса лѣсовъ на этомъ разстояніи шириною въ 30 верстъ, то получится общая лѣсная площадь района дороги по меньшей мѣрѣ въ 30.000 кв. верстъ, или въ 3.125.000 кв. десятинъ. Такъ какъ содержаніе древесины въ этомъ районѣ не можетъ быть меньше 30 кубическихъ саженъ на десятину, то, при столѣтнемъ оборотѣ хозяйства, съ входящихъ въ районъ дороги 3.125.000 десятинъ ежегодно можетъ быть получено 937.500 кубическихъ саженъ древесины. Какъ уже сказано выше, даже въ настоящее время къ Архангельску черезъ Котласъ идетъ въ небольшомъ количествѣ уральскій лѣсъ изъ района Богословской желѣзной дороги. Перевозка пуда или кубическаго фута древесины отъ главныхъ станцій Богословской желѣзной дороги до Котласа (1.200 в.) стоитъ 12,89—12,05 к. При проведеніи Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги все разстояніе отъ главныхъ станцій Богословской желѣзной дороги до Архангельска составитъ 1250—1350 в., т.-е. вся перевозка кубическаго фута древесины будетъ стоить только 12,5—13,5 коп. При тарифѣ въ 12,5—13,5 к. съ пуда, или кубическаго фута, перевозка стандарта лѣса изъ отдаленныхъ районовъ дороги къ Архангельску будетъ стоить около 21 р. 45 к. Считая стоимость раздѣлки стандарта лѣса въ 24—25 руб., получимъ общую стоимость стандарта лѣса въ Архангельскѣ, безъ попенныхъ, 45 р. 25 к. Вычитая эту цифру изъ продажной цѣны, которую для Архангельска можно принять въ 95—100 р. за стандартъ (1, 2 и 3 сорта), получаемъ остатокъ въ 50 р. и больше на стандартъ, поступающій въ пользу лѣсопромышленника и лѣсовладѣльца. Такой остатокъ достаточно великъ, чтобы привлечь въ районъ дороги лѣсопромышленниковъ. Но нужно имѣть въ виду, что такой чистый остатокъ получится въ районѣ, лежащемъ у противоположнаго Архангельску конца дороги. По мѣрѣ же приближенія ея къ Архангельску, чистая прибыль лѣсопромышленника и казны, какъ владѣльца лѣса, будетъ все увеличиваться.

Проходя черезъ ухтенскій районъ, Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обская желѣзная дорога дѣлаетъ возможными, какъ дешевую доставку необходимыхъ для оборудованія промысловыхъ предпріятій матеріаловъ, приспособленій и рабочихъ, такъ и удобный сбытъ самой нефти въ западную сторону—за границу—и въ восточную—на Уралъ и въ Сибирь. Эта же дорога устраняетъ главное препятствіе къ разработкѣ вообще полезныхъ ископаемыхъ на сѣверо-востокъ Европейской Россіи; увеличить доходъ отъ существующихъ въ этомъ краѣ рыбнаго и охотничьяго промысловъ, скотоводства и оленеводства и послужить основаніемъ для дальнѣйшаго развитія названныхъ промысловъ; подвинетъ впередъ использование сельско-хозяйственныхъ возможностей района и удовлетворитъ

потребность его въ привозномъ хлѣбѣ, поскольку таковая будетъ ощущаться, дешевымъ сибирскимъ хлѣбомъ.

Для Урала Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская желѣзная дорога будетъ полезна прежде всего тѣмъ, что дастъ выходъ за границу лѣсамъ верхнепріуральскихъ уѣздовъ Пермской губ., которые въ настоящее время или гибнутъ отъ пожаровъ или расхищаются безъ всякаго дохода для казны. По этой же дорогѣ могъ бы получать лѣсъ и горнозаводскій районъ Урала, по общимъ отзывамъ страдающій сейчасъ отъ недостатка горючаго. По свидѣтельству проф. И. Х. Озерова, обследовавшаго состояніе горнозаводскаго дѣла на Уралѣ, вблизи горныхъ заводовъ лѣсъ вырубленъ, приходится подвигаться все дальше и дальше, т. е. стоимость заготовки горючаго все увеличивается. Въ отдаленныхъ дачахъ лѣсъ старый, перестойный, дающій гораздо худшій матеріалъ для топлива, чѣмъ лѣсъ полновозрастный, крѣпкій и здоровый; получающійся изъ такого лѣса матеріалъ для топлива расходуется быстрѣе, чѣмъ уголь изъ здороваго лѣса. И потому вопросъ о древесномъ горючемъ — жгучій вопросъ на Уралѣ. Другой животрепещущій для Урала вопросъ — это отсутствіе на Уралѣ мѣстнаго кокса, привозъ котораго для чугуно и мѣдно-плавильнаго дѣла черезъ Архангельскъ удовлетворялъ бы неотложную нужду.

Доставляя на Уралъ ухтенскую нефть, Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обская желѣзная дорога удешевила бы топливо для уральскихъ передѣлочныхъ заводовъ, которымъ не нужно, чтобы топливо было древесное, а нужно, чтобы топливо было дешево. Вывозъ нефти разрѣдилъ бы, такимъ образомъ, потребность въ древесномъ топливѣ на Уралѣ и уменьшилъ бы тенденцію къ повышенію цѣнъ на него¹⁾. Наконецъ; по Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дорогѣ лѣсъ съ верхняго Урала могъ бы отправляться и на Сибирскую желѣзную дорогу для нуждающихся въ немъ сибирскаго и ташкентскаго районовъ.

Какъ уже говорилось, на сѣверномъ Уралѣ имѣются большія залежи богатой содержаніемъ (до 60%) желѣзной руды. При существованіи пересѣкающей эту часть Урала Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обской желѣзной дороги, горнозаводскій районъ его могъ бы получать желѣзную руду отсюда. На многихъ уральскихъ заводахъ въ настоящее время уже довольно остро чувствуется недостатокъ этой руды. При обиліи горючаго матеріала и желѣзной руды, желѣзная дорога сдѣлала бы возможнымъ чугуно-плавильное производство и на самомъ сѣверномъ Уралѣ, откуда передѣльный чугунъ могли бы получать заводы средняго Урала, переходящіе на металлообрабатывающую промышленность, въ какомъ направленіи, по мнѣнію профессора И. Х. Озерова, уральскимъ заводамъ и надлежитъ развиваться. Соединивъ мѣсторожденія мѣди въ Печорскомъ краѣ съ мѣдноплавильными уральскими заводами, названная дорога сдѣлаетъ возможнымъ расширеніе дѣятельности этихъ послѣднихъ; она же сдѣлала бы возможной разработку золотыхъ приисковъ и другихъ ископаемыхъ на сѣверномъ Уралѣ.

То обстоятельство, что при существованіи Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги, Уралъ будетъ имѣть такой удобный вывозной портъ, какъ Архангельскъ, на 750—800 верстъ ближе, чѣмъ служащій таковымъ для Урала въ настоящее время. Петербургъ, значительно облегчитъ сбытъ за границу продуктовъ горнозаводскаго дѣла

¹⁾ И. Х. Озеровъ, „Горные заводы Урала“. Стран. 86.

Урала, что отразится благопріятнымъ образомъ на состояніи нашей уральской промышленности. Облегчая вывозъ продуктовъ уральской промышленности, Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская желѣзная дорога удешевила бы и получение уральскими заводами матеріаловъ изъ-за границы. Въ частности это обстоятельство имѣетъ важное значеніе для получения заводами кокса, взрывчатыхъ веществъ, нѣкоторыхъ машинныхъ частей и специальныхъ металловъ.

Развитіе уральской горной промышленности, прекращая общій кризисъ, переживаемый нынѣ Ураломъ, прекратило бы и ту острую нужду, которую терпитъ сейчасъ уральское горнозаводское населеніе. Но, если бы даже вызываемое Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дорогой развитіе горнозаводскаго дѣла на Уралѣ не оправдывалось цѣликомъ, проведеніе ея все же значительно смягчило бы эту нужду, обезпечивъ нуждающемуся населенію заработокъ на лѣсныхъ заготовкахъ и лѣсопильныхъ заводахъ, ибо лѣсная промышленность, какъ болѣе простая, чѣмъ горнозаводская, очевидно, начнетъ развиваться на сѣверномъ Уралѣ немедленно по открытіи путей для выгоднаго сбыта ея продуктовъ.

Что касается Сибири, то Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обская желѣзная дорога, соединяя съ Архангельскимъ портомъ Великую Сибирскую желѣзную дорогу, черезъ существующую уже Богословскую дорогу, и Обско-Иртышскій водный путь, черезъ специальную вѣтвь на Обь, даетъ наиболѣе краткій выходъ Западной Сибири,—т. е. Челябинско-Курганско-Петропавловскому району, Южной Сибири—Павлодорско-Семипалатинскому району—и Алтайскому краю—Бійско-Барнаульскому району—къ первоклассному морскому порту. Хлѣбъ, продукты скотоводства и прочее сырье изъ этихъ обширныхъ районовъ по названной дорогѣ могутъ быть отправляемы безъ всякихъ задержекъ и осложненій въ пути на заграничные рынки. Населеніе этихъ обширныхъ районовъ, имѣя возможность съ выгодною продавать свои продукты, не встрѣтило бы тѣхъ затрудненій въ удовлетвореніи своихъ потребностей, съ которыми ему приходится считаться въ настоящее время.

Въ виду того, что противниками желѣзной дороги изъ Сибири къ Архангельску дѣлается заявленіе о чрезмѣрной дороговизнѣ фрахтовъ по этой дорогѣ, дороговизнѣ, якобы дѣлающей ее недоступной для хлѣбныхъ грузовъ Сибири,—представляется необходимымъ вопросъ объ условіяхъ сбыта сибирскаго хлѣба по Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дорогѣ разсмотрѣть нѣсколько подробнѣе.

Стоимость доставки хлѣба по этой дорогѣ изъ районовъ, лежащихъ вблизи Обь-Иртышскаго воднаго пути, напримѣръ, отъ Барнаула или Семипалатинска, слагается изъ слѣдующихъ элементовъ: рѣчной провозъ 6—9 коп., провозъ отъ желѣзнодорожной пристани на Оби до Архангельска (считая разстояніе въ 1.200 верстъ и провозъ по $\frac{1}{80}$ коп. за пудо-версту.) — 20 коп.; морской тарифъ отъ Архангельска до Лондона,—если принять въ расчетъ существующій тарифъ—7 коп.; при углубленіи же фарватера и бара Сѣверной Двины и при улучшеніи портовыхъ приспособленій для нагрузки, на что уже отпускаются средства изъ государственнаго казначейства, можно считать его не выше 4 коп. съ пуда. Накладные расходы, въ виду малаго количества перегрузокъ, обойдутся не больше 4 коп. на пудъ. Такимъ образомъ, общая стоимость провоза составитъ отъ 34 до 40 коп., т.-е. на 20 коп. или, самое меньшее, на 16 коп. дешевле самой дешевой доставки отъ ст. Обь—(Новониколаевскъ), а не изъ южной Сибири, и на 35,82

коп. или, самое малое, на 29, 82 коп. дешевле самой дорогой доставки от той же пристани Обь (Новониколаевскъ) по существующимъ путямъ¹⁾. Въ среднемъ разниа составитъ отъ 18 до 32 коп. Но, при сдѣланномъ только что сравненіи, къ фрахту по существующимъ путямъ не была причислена стоимость рѣчного провоза изъ Южной Сибири до ст. Обь (Новониколаевскъ). Если ее принять во вниманіе, то уже получится разниа въ пользу Восточно-Бѣломорско-Уральской Обской желѣзной дороги отъ 24 до 40 коп., которая и явится чистымъ сбереженіемъ сибирскихъ производителей хлѣба. Такою чистый остатокъ въ пользу сибирскихъ земледѣльцевъ достаточно великъ, чтобы привлечь на Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обскую желѣзную дорогу хлѣбные грузы изъ Южной Сибири, не говоря уже о мѣстностяхъ, болѣе близкихъ къ пункту примыканія желѣзной дороги на р. Оби.

Нужно признать вполне компетентнымъ мнѣніе Архангельскаго Биржевого Комитета, что „Восточно-Уральско-Бѣломорская желѣзная дорога съ вѣтвью на р. Обь удешевитъ вывозъ за-границу хлѣбныхъ грузовъ не менѣе, чѣмъ на двадцать пять коп. съ пуда изъ Западной и Южной Сибири, вслѣдствіе чего на мѣстахъ сбора хлѣбовъ цѣна подыметъ и колонизація Сибири укрѣпится; что эта дорога дастъ возможность экспорта лѣса за-границу изъ десятковъ милліоновъ десятинъ казенныхъ и частныхъ дачъ сѣверо-восточнаго Урала, что значительно увеличитъ заработки его населенія и доходъ казны; уральскіе заводы будутъ обеспечены дешевымъ горючимъ и получатъ возможность экспорта продуктовъ горнозаводскаго дѣла за-границу. Громадный районъ казенныхъ лѣсовъ сѣверо-восточной Россіи, совершенно не эксплуатируемый, вслѣдствіе естественныхъ препятствій къ вывозу, получитъ выходъ на заграничные рынки; отрѣзанный Печорскій край получитъ возможность эксплуатаціи ископаемыхъ богатствъ и улучшенія условій торговли и развитія промысловъ. Только Архангельскъ является ближайшимъ къ Сибири оборудованнымъ портомъ, съ которымъ не могли бы конкурировать иные, лежащіе восточнѣе, порты“²⁾.

При разсмотрѣніи проектовъ полярныхъ желѣзныхъ дорогъ выяснилось, что доставка при посредствѣ ихъ пуда сибирской пшеницы до Лондона будетъ стоить такъ же 40 коп. Но, если бы даже стоимость перевозки сибирскаго хлѣба по „полярнымъ“ желѣзнымъ дорогамъ и по Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обской и была одинакова, отправка по послѣдней для сибирскихъ грузоотправителей будетъ гораздо выгоднѣй, такъ какъ при ея посредствѣ они могутъ отправлять грузы за-границу не 2—2½ мѣсяца въ году, а минимумъ теперь 6 и при оборудованіи Архангельскаго порта ледоколами и освѣщеніи маяками Бѣлаго моря въ теченіе 8—10 мѣсяцевъ. Помимо этого, громадное преимущество Восточно-Бѣломорско-Уральско-Обской желѣзной дороги передъ полярными заключается въ томъ, что она, кромѣ Сибири, будетъ обслуживать и сѣверо-восточный край Европейской Россіи и наилучшимъ образомъ удовлетворитъ потребность въ подъѣздномъ пути Архангельскаго порта. Для Архангельскаго порта названная дорога важна еще и потому, что она приближаетъ къ нему желѣзодѣлательные заводы Урала.

До сихъ поръ въ Архангельскѣ не существуетъ постройки морскихъ судовъ и этимъ затруднена починка такихъ судовъ,

¹⁾ Стоимость доставки отъ этой станицы до Лондона по существующимъ путямъ см. выше, стр. 41.

²⁾ „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“. 1910 г. № 19, стр. 76.

принадлежащих частнымъ лицамъ. Сейчасъ пароходамъ длиной въ 165', шириной 24', осадкой 11' для ремонта на нѣсколько тысячъ руб. приходится отправляться на зиму въ одну изъ ближайшихъ сѣверныхъ заграничныхъ верфей¹⁾.

Одною изъ главныхъ причинъ этого недостатка Архангельскаго порта является дороговизна въ немъ ремонтныхъ средствъ. Приближеніе же къ Архангельску уральскихъ железнодорожныхъ заводовъ удешевитъ въ немъ желѣзо, и его можно будетъ достать здѣсь въ любомъ количествѣ. Въ Архангельскомъ портѣ станетъ возможной постройка желѣзныхъ судовъ и починка ихъ въ широкихъ размѣрахъ.

Такимъ образомъ, при рѣшеніи вопроса о выборѣ изъ двухъ проектовъ, — „полярныхъ“ желѣзныхъ дорогъ и Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги, — предпочтеніе, несомнѣнно, должно быть отдано послѣдней.

Противниками желѣзной дороги изъ Сибири къ Архангельску дѣлается еще указаніе на якобы неспособность желѣзной дороги перевезти всѣ могущіе поступить на нее грузы. Но желѣзная дорога, оборудованная 24 парами поѣздовъ, въ 40 вагоновъ каждый, даже при пятимѣсячной работѣ, въ состояніи будетъ провезти до 150.000.000 пудовъ. Но навигаціонный періодъ въ Архангельскомъ порту даже въ настоящее время значительно больше пяти мѣсяцевъ, въ будущемъ же онъ можетъ быть увеличенъ до 8—10 мѣсяцевъ; соотвѣтственнымъ образомъ увеличится и провозоспособность Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги по отношенію къ грузамъ, отправляемымъ по ней за-границу. И провозоспособность ея будетъ достаточна для того, чтобы удовлетворить потребность въ вывозномъ пути Сибири и сѣверо-востока Европейской Россіи, такъ какъ ожидать предъявленія къ перевозкѣ тѣхъ 600—800 милліоновъ пудовъ груза, о которыхъ говорятъ сторонники рѣчного пути изъ Сибири, очевидно, преждевременно.

Что касается вопроса о цѣлесообразности постройки Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обской желѣзной дороги съ коммерческой точки зрѣнія, то общее количество грузовъ, имѣющее, какъ это вытекаетъ изъ предыдущихъ соображеній, поступить на Восточно-Уральско-Бѣломорско-Обскую желѣзную дорогу, несомнѣнно, дастъ выручку, которая не только покроетъ ежегодные расходы по ней, но и дастъ значительный чистый доходъ.

Всѣ преимущества и выгоды, клонящіяся къ проведенію къ Архангельску Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги съ вѣтвью на рѣку Обь формулируются въ слѣдующихъ, основывающихся на предыдущемъ изложеніи, выводахъ:

Заключеніе.

1. Прошлая исторія Архангельскаго порта показываетъ, что онъ игралъ очень важную роль въ дѣлѣ развитія и укрѣпленія торговыхъ сношеній Россіи съ за-границей и что за все время своего существованія онъ обнаружилъ естественную способность къ постоянному и неуклонному расширенію своей дѣятельности.

2. Въ настоящее время Архангельскій портъ, по своему географическому положенію и по своимъ естественнымъ качествамъ, способенъ къ гораздо болѣе широкой торговой дѣятельности, чѣмъ та, которая въ немъ происходитъ, и которая въ настоящее время имѣетъ для Сѣвера исключительное по важности значеніе.

¹⁾ Инженеръ Д. Любавинъ. Сѣверъ Россіи и удлинненіе навигаціи на Бѣломъ морѣ. „Извѣстія Архангельскаго Общества изученія Русскаго Сѣвера“. 1909 г. № 15, стр. 58, 59.

3. Главнымъ препятствіемъ къ полному проявленію Архангельскимъ портомъ своего значенія служить недостатокъ подъѣздныхъ путей къ нему, въ частности отсутствіе желѣзно-дорожнаго пути изъ мѣстностей, лежащихъ на востокъ и юго-востокъ отъ него.

4. Сѣверо-восточный край Европейской Россіи съ Сѣвернымъ Ураломъ обладаетъ въ бодьшомъ количествѣ различными природными богатствами, и богатства эти используются въ самой ничтожной степени изъ-за отсутствія путей сообщенія, которые бы соединили этотъ край съ рынками сбыта черезъ Архангельскій портъ.

5. Отсутствіе удобнаго и дешеваго вывознаго пути изъ Сибири является главнымъ препятствіемъ дальнѣйшаго развитія сельскаго хозяйства въ Сибири, разработки разнаго рода естественныхъ богатствъ ея и, въ связи съ этимъ, дальнѣйшаго роста и успѣшности колонизаціи.

6. Магистраль, связывающая Архангельскъ съ Великимъ Сибирскимъ путемъ и захватывающая Уралъ и бассейнъ Оби, одновременно удовлетворяла бы насущныя нужды какъ Архангельскаго порта, такъ и тяготеющихъ къ нему вышеуказанныхъ районовъ. Потому проведеніе ея должно быть признано дѣломъ государственной важности.

7. Желѣзно-дорожный путь къ Архангельску по проекту В. Н. Вольмана наиболѣе легко осуществимъ и въ то же время наиболѣе полно удовлетворяетъ потребности въ путяхъ сообщенія въ сравненіи съ проектами другихъ путей на Сѣверѣ.

Проектъ Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги съ вѣтвью на рѣку Обь неоднократно обсуждался, въ связи съ другими проектами, Архангельскими общественными и торгово-промышленными учрежденіями при участіи чиновъ казенныхъ вѣдомствъ; при чемъ общее рѣшеніе всегда было въ пользу желѣзнодорожнаго соединенія Архангельскаго порта съ бассейномъ р. Оби и съ Великой Сибирской желѣзной дорогой по этому проекту.

Все вмѣстѣ взятое съ достаточной важностью указываетъ на необходимость проведенія къ Архангельску Восточно-Уральско-Бѣломорской желѣзной дороги съ вѣтвью на р. Обь, по проекту В. Н. Вольмана.

*Записка Архангельской
Городской Думы*

1911 г.

