

Зайцев Александр Флорович

**Мурманская железная дорога и
задачи экономической политики
на Севере**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
А46

А46 **Александр Флорович З.**
Мурманская железная дорога и задачи экономической политики на Севере / Зайцев
Александр Флорович – М.: Книга по Требованию, 2023. – 47 с.

ISBN 978-5-519-85558-7

ISBN 978-5-519-85558-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

І. В в е д е н і е.

Великая міровая война, въ которой пришлось принять участіе Россіи, вызвала сильнѣйшій переворотъ въ нашемъ народномъ хозяйствѣ. Однимъ изъ важнѣйшихъ послѣдствій войны было закрытіе самыхъ главныхъ нашихъ внѣшнихъ сообщеній и то состояніе почти полной блокады и отрѣзанности Россіи отъ всего остального міра, которое переживаетъ сейчасъ наша родина,

Какъ велики затрудненія, испытываемыя нашимъ народнымъ хозяйствомъ, вслѣдствіе закрытія балтійскихъ и черноморскихъ портовъ, видно изъ сопоставленія данныхъ о числѣ и размѣрахъ тоннажа судовъ, всѣхъ флаговъ, приходившихъ въ послѣдніе передъ войной годы въ различныя русскія моря.

Годы.	Число судовъ:	Вмѣстимость ихъ въ регистр. тоннахъ:
Балтійское, Черное и Азовское моря:		
1909—1912	13.240	12.941.000
Бѣлое море и Ледовитый океанъ:		
1909—1913	1.115	860.000
Тихій океанъ.		
1909—1913	668	960.000

Вмѣстимость судовъ, приходившихъ въ иностранномъ плаваніи въ порты Бѣлаго моря и Ледовитаго и Тихаго океановъ, равнялась, такимъ образомъ, до войны едва лишь $\frac{1}{7}$ вмѣстимости судовъ, приходившихъ въ порты Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей. Послѣдніе порты были вмѣстѣ съ тѣмъ наилучшимъ образомъ оборудованы выгрузочными средствами и многочисленными желѣзнодорожными магистральями, обеспечивавшими самое короткое, удобное и дешевое сообщеніе съ производительными и потребительными центрами страны.

При такихъ условіяхъ наша внѣшняя торговля должна была испытать прямо катастрофическое сокращеніе. Въ 1913 году стоимость вывоза по всѣмъ сухопутнымъ и морскимъ границамъ равнялась 1.520 милл. рублей, а стоимость привоза 1.373 милл. руб. Въ 1914 г. стоимость вывоза упала до 956 милл. руб., а стоимость привоза до 1.097 милл. руб. Въ 1915 году Россія вывезла всего лишь на сумму 397 миллионовъ рублей, а привезла на сумму 1.114 миллионовъ рублей. Нашъ торговый балансъ, который уже и до войны непрерывно ухудшался въ первый же годъ войны сдѣлался пассивнымъ, правда, всего лишь на 142 милл. р., а въ 1915 году уже на 717 милл. руб. Въ текущемъ году, въ связи съ растущими заграничными заказами на нужды обороны, эта пассивность нашего торговаго баланса, навѣрное, еще больше возрастетъ.

При всей необъятности естественныхъ своихъ ресурсовъ и не взирая на весьма значительные успѣхи промышленнаго развитія, достигнутые въ прошломъ, Россія все же не въ состояніи собственными средствами обезпечить всѣмъ необходимымъ свою армію, а наше народное хозяйство далеко не можетъ справиться съ той проблемой экономическаго самодовлѣнія, которую такъ внезапно поставила передъ нимъ война.

Вполнѣ естественно, что съ самаго начала военныхъ дѣйствій наша государственная и общественная мысль стала напряженно искать новыхъ путей и средствъ къ возможному усиленію нашихъ внѣшнихъ сообщеній.

Мысль соединить Петроградъ съ Мурманомъ не была новой. Она возникла еще въ концѣ 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія, когда обсуждался вопросъ о выборѣ мѣста для главнаго русскаго военнаго порта.

Управлявшій тогда русскими финансами С. Ю. Витте, при благосклонной поддержкѣ покойнаго Императора Александра III, рѣшительно высказывался въ пользу необходимости устройства такого порта на Мурманѣ, на открытомъ океанѣ, при условіи сое-

диненія этого порта рельсовымъ путемъ съ имперской желѣзнодорожной сѣтью. Послѣ смерти Императора Александра III проектъ С. Ю. Витте осуществленія не получилъ. Съ тѣхъ поръ проектъ постройки Мурманской желѣзной дороги неоднократно возникалъ въ различныхъ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ, но не находилъ себѣ достаточной поддержки даже среди представителей военнаго вѣдомства, хотя послѣднему, казалось бы, всего ближе и яснѣе должны были бы быть его стратегическія преимущества.

Разразившаяся война сразу разсѣяла всѣ возникшія вокругъ этого вопроса сомнѣнія. Немедленное и быстрое сооруженіе Мурманской магистрали стало прямой и насущнѣйшей задачей государственной обороны.

а 1 января 1915 г.

былъ Особый Журналъ Совѣта Министровъ объ ассигнованіи кредита на постройку желѣзнодорожной линіи

причемъ Государю Императору благоугодно было начертать на журналѣ: *„Считаю безусловно необходимымъ въ будущемъ продолженіе этой линіи на Сѣверъ, до одной изъ лучшихъ бухтъ Мурманскаго побережья“.*

Такимъ образомъ, Россія будетъ располагать собственнымъ незамерзающимъ круглый годъ портомъ на Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ, доступъ къ которому находится внѣ зависимости отъ чьего бы то ни было усмотрѣнія,

съ окончаніемъ войны, когда откроются всѣ наши внѣшнія сообщенія, вопросъ объ использованіи Мурманскаго сообщенія въ широкихъ интересахъ русскаго народнаго хозяйства сразу станетъ злободневнымъ. Какой характеръ при-

метъ дѣятельность каждаго изъ важнѣйшихъ нашихъ внѣшнихъ сообщеній, въ особенности въ ближайшіе послѣ окончанія войны годы, сказать сейчасъ очень трудно. Балтійское и Черное моря страшно засорены минами. Разстановка минныхъ загражденій въ такихъ размѣрахъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящую войну, явленіе еще небывалое въ исторіи мореплаванія. Торговый флотъ всего міра понесъ и надо думать, еще понесетъ громадныя опустошенія въ своемъ составѣ.

Морскіе пароходные фрахты непомѣрно возрастаютъ и въ настоящее время уже сравнивались съ желѣзнодорожными.

Одновременно и параллельно съ ростомъ морскихъ фрахтовъ растутъ размѣры премій, взимаемыхъ страховыми учрежденіями по страхованію морскихъ торговыхъ судовъ. Наконецъ, на характерѣ дѣятельности нѣкоторыхъ изъ нашихъ портовъ можетъ отразиться разстройство, а мѣстами и разрушеніе желѣзнодорожныхъ линій, связывающихъ ихъ съ центромъ страны. При такихъ условіяхъ, естественно ожидать въ первое послѣ войны время весьма сложной морской коммерческой конъюнктуры, которая можетъ оказаться очень благопріятной для расположеннаго на открытомъ, слабо засоренномъ минами, океанѣ Мурманскаго порта, пропускная способность котораго къ концу войны стараніями всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, навѣрное, будетъ доведена до очень внушительныхъ размѣровъ.

Какова же будетъ та роль, которую призваны играть въ экономическомъ развитіи Россіи Мурманскій незамерзающій портъ и Мурманская желѣзная дорога, обслуживающая притомъ еще цѣлый рядъ западныхъ бѣломорскихъ портовъ? Для удовлетворительнаго сужденія по этому вопросу, строго говоря, имѣется очень немного серьезно обоснованныхъ статистико-экономическихъ матеріаловъ. Обыкновенно, когда возникалъ вопросъ о сооруженіи новой желѣзнодорожной магистрали и объ оборудованіи въ конечномъ ея пунктѣ новаго порта или даже о расширеніи стараго, уже существующаго, соотвѣтствующіе проекты становились предметомъ болѣе или менѣе тщательныхъ экономическихъ изслѣдованій, данныя которыхъ обсуждались въ печати, въ различныхъ общественныхъ организаціяхъ и, что самое существенное, вносились на разсмотрѣніе компетентныхъ высшихъ правительственныхъ учрежденій, окончательно рѣшавшихъ вопросъ о своевременности и экономической обоснованности предложенныхъ сооруженій.

Когда былъ рѣшенъ вопросъ о приступѣ къ работамъ по постройкѣ Мурманской желѣзной дороги, не могло быть и рѣчи о производствѣ какихъ бы то ни было предварительныхъ экономическихъ изысканій. Да они были, въ сущности, и не нужны. Соображенія объ экономическомъ значеніи намѣченной къ сооруженію новой магистрали, объ ожидаемыхъ финансовыхъ результатахъ ея эксплуатаціи не могли оказать никакого вліянія на рѣшеніе вопроса, строить ее или не строить. Но теперь,

вполнѣ умѣстно поставить на очередь обсужденіе открываемыхъ ею для нашей хозяйственной жизни перспективъ, какъ въ первые послѣ войны годы, когда, въ связи съ ликвидаціей войны во всемъ мірѣ, надо ожидать максимальнаго напряженія нашихъ внѣшнихъ сообщеній, такъ и въ послѣдующій періодъ, въ особенности при предстоящемъ оживленіи нашего Сѣвера, которое будетъ тѣсно связано съ широкимъ развитіемъ нашей сѣверной желѣзнодорожной сѣти. При выработкѣ плана развитія послѣдней, наличность на крайнемъ Сѣверѣ Россіи незамерзающаго круглый годъ порта, замыкающаго желѣзнодорожную магистраль, выстроенную на самыхъ идеальныхъ техническихъ условіяхъ,—будетъ и должно имѣть рѣшающее значеніе.

Такимъ образомъ, ближайшими задачами, заслуживающими самаго внимательнаго экономическаго изслѣдованія, являются слѣдующія: 1) выясненіе возможной роли Мурманскаго порта и Мурманской желѣзной дороги въ первые послѣ окончанія военныхъ дѣйствій годы и разработка соответствующихъ, подлежащихъ осуществленію въ ближайшее время, мѣропріятій; 2) составленіе и разработка широкой программы мѣръ экономической политики, направленныхъ на развитіе производительныхъ силъ и внѣшней торговли нашего Сѣвера и примыкающихъ къ нему частей Сибири въ связи съ использованием Мурманской магистрали и порта и 3) разработка плана желѣзнодорожнаго строительства въ сѣверной Россіи и сѣверо-западной Сибири, осуществленіе котораго, вмѣстѣ съ указаннымъ выше мѣропріятіями, дало бы возможность достигнуть благоприятныхъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи сооружаемой нынѣ съ такой затратой силъ и средствъ желѣзной дороги.

Правда, въ нашей литературѣ имѣется цѣлый рядъ трудовъ по изслѣдованію экономическихъ силъ и естественныхъ богатствъ Мурмана и Поморскаго края. Таковы труды Комиссіи 1870 года для изысканія мѣръ къ экономическому развитію сѣвернаго края; Особой Экспедиціи 1872 года представителей Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Морского для выбора порта на Мурманѣ; Архангельской Комиссіи 1881 года о нуждахъ Сѣвернаго края; отчеты командированныхъ въ 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія для изученія крайняго Сѣвера капитана Иванова, С. Ю. Витте, Б. А. Риппаса, адмирала А. К. Сиденснера и адмирала Дубасова; труды Комитета для помощи поморамъ Русскаго Сѣвера за время съ конца 90-хъ годовъ по 1907 годъ. Но всѣ содержащіяся въ перечисленныхъ трудахъ и изслѣдованіяхъ матеріалы и данныя, независимо отъ выдающихся внутреннихъ ихъ достоинствъ, значительно уже устарѣли, а намѣчавшіяся ими практическія мѣропріятія совершенно не были рассчитаны на тотъ темпъ экономическаго развитія Россіи, который наблюдался уже до войны, а послѣ войны, навѣрное, будетъ еще болѣе превзойденъ.

Въ будущемъ расцвѣтѣ экономической жизни Россіи нашему Сѣверу, представляющему цѣлую сокровищницу нетронутыхъ, доселѣ совсѣмъ почти не разрабатывавшихся, богатствъ, лѣсныхъ, рыбныхъ и минеральныхъ, должна принадлежать, безспорно, выдающаяся роль. Безграничныя пространства, почти совершенно лишеныя населенія,—на Мурманѣ плотность населенія 0,2 человѣка на 1 квадратную версту, а во всей Архангельской губерніи 0,4 человѣка на квадратную версту,—еще ждуть приложенія человѣческой энергіи и капитала. Извѣстный сѣверный путешественникъ Фритъофъ Нансенъ въ предисловіи къ своей книгѣ „Въ страну будущаго“, содержащей впечатлѣнія его путешествія по Сибири и Дальнему Востоку, говоритъ, что большая часть его книги была написана подъ огромнымъ впечатлѣніемъ безпредѣльныхъ сибирскихъ равнинъ, все еще лежащихъ втунѣ и ждущихъ человѣка. „Какъ утѣшительно было воочію убѣдиться, прибавляетъ Нансенъ, что на землѣ еще много мѣста, гдѣ могутъ возникнуть милліоны счастливыхъ семейныхъ очаговъ“. То же могъ бы сказать авторъ и о всей сѣверной части Европейской Россіи, обнимающей обширнѣйшія наши губерніи, Архангельскую, Вологодскую, Олонецкую и Пермскую, отдѣльные уѣзды которыхъ своимъ пространствомъ равняются цѣлымъ самостоятельнымъ западно-европейскимъ государствамъ. Сѣверная

Россія и находящаяся въ приблизительно одинаковыхъ условіяхъ сѣверо-западная Сибирь—это наша Русская Канада, но Канада, территориально соединенная съ своей метрополіей, допускающая единую экономическую, таможенную, желѣзнодорожную, промышленную и торговую политику.

Сооруженіе Мурманской желѣзной дороги, приводящей къ замерзающему круглый годъ порту, вносить советѣмъ новые факторы развитія въ жизнь этого обширѣйшаго края, омываемаго замерзающими большую часть года морями, и безъ всякаго преувеличенія можетъ быть сравниваемо, по своему значенію для края, съ постройкой трансатлантическихъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Разница между ними лишь въ бытовыхъ условіяхъ русской и американской жизни. Русскія желѣзнодорожныя предпріятія, безразлично казенныя или частныя, не обладаютъ такими правами и возможностями, какъ американскія, и потому не могутъ обнаружить той инициативы и энергіи по заселенію и экономическому воздѣйствію на обслуживаемый ими край, какая поражаетъ въ дѣятельности американскихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Но, если осуществленіе подобныхъ мѣропріятій въ Россіи не подѣ силу желѣзной дорогѣ, какъ и всякой вообще частной инициативѣ, то, казалось бы, это дѣло должна взять на себя государственная власть. Этотъ выводъ диктуется и условіями нашего финансоваго положенія. Какъ ни велики наши экономическіе ресурсы и перспективы, надо имѣть въ виду, что послѣ войны нашъ государственный бюджетъ, въ связи съ расходами по ликвидаціи войны и вызваннаго ею разоренія нѣкоторыхъ нашихъ окраинъ, а также при увеличеніи платежей по системѣ нашего государственнаго долга, возрастетъ, по крайней мѣрѣ, вдвое. вмѣстѣ съ тѣмъ условія нашего расчетнаго баланса испытаютъ также существенныя ухудшенія. Развитіе производительныхъ силъ обширнаго нашего Сѣвера, увеличеніе его населенія и усиленіе платежной способности послѣдняго и поднятіе экспорта до возможныхъ максимальныхъ предѣловъ составитъ предметъ непрестанныхъ заботъ правительства въ самомъ ближайшемъ будущемъ. Казалось бы, что принятіе самыхъ неотлагательныхъ мѣръ къ скорѣйшему экономическому обследованію открывающихся здѣсь возможностей представляется вполне своевременнымъ. Работы здѣсь слѣдовало бы вести одновременно въ двухъ направленіяхъ: на ряду съ всестороннимъ выясненіемъ производительныхъ силъ и естественныхъ богатствъ раіона надо намѣчать

конкретныя мѣры экономической политики, земельного и административнаго устройства края, которыя могли бы способствовать возможно полному использованию и разработкѣ этихъ богатствъ. Вмѣстѣ съ этими вопросами мѣстнаго значенія надлежало бы предпринять обследованіе вопросовъ таможенной и желѣзнодорожной (тарифной и строительной) политики, которые, при своемъ широкомъ общегосударственномъ значеніи, могли бы получить наилучшее разрѣшеніе въ связи съ надлежащимъ использованием Мурманской желѣзной дороги, какъ первоклассной магистрали. Насколько производство такихъ изслѣдованій могло бы оказаться плодотворнымъ для края и всего государства, видно изъ обозрѣнія возможностей и задачъ экономической политики, которыя намѣчаются здѣсь уже въ настоящее время.

II. Вопросы переселенія и сельскохозяйственнаго развитія.

Общая площадь района 220 тыс. кв. верстъ съ населеніемъ всего лишь 179 тысячъ человѣкъ, то есть менѣе одного человѣка (0,8 челов.) на 1 квадратную версту. Плотность населенія уменьшается по мѣрѣ движенія съ юга на сѣверъ. Въ южной части района,

плотность населенія достигаетъ 7,9 человѣка на 1 квадратную версту, а на сѣверномъ Мурманѣ,

всего лишь 0,2 человѣка на 1 квадратную версту. Въ средней части района, плотность населенія равняется всего 1,2—1,4 человѣка на 1 квадратную версту.

Такимъ образомъ, Мурманская дорога, строго говоря, идетъ по совершенно безлюднымъ мѣстамъ, и ближайшей задачей является заселеніе этихъ необъятныхъ пространствъ. Задачи переселенія и колонизаціи здѣсь двоякаго рода. Южная часть района,

подастъ нѣкоторыя, въ общемъ довольно основательныя, надежды на сельскохозяйственную колонизацію. Обиліе рѣкъ, болотъ и лѣсовъ позволяетъ рассчитывать на развитіе въ краѣ луговодства, которое мо-

жетъ явиться основой молочнаго скотоводства и маслослѣнія. Близость такого крупнаго внутренняго потребительнаго центра, какъ Петроградъ и удобства вывоза за границу черезъ многочисленныя порты Мурманской желѣзной дороги создаютъ благопріятныя коммерческія условія для этой отрасли народнаго труда. Финляндія, находящаяся приблизительно въ одинаковыхъ естественныхъ условіяхъ съ южной частью раіона Мурманской желѣзной дороги, вывозила слѣдующія количества молочныхъ продуктовъ:

Наименованіе товаровъ.	Превышеніе вывоза надъ ввозомъ.		
	1911—1913 гг.	1914 г.	1915 г.
	3		
Масло коровье тыс. пуд.	678,7	599,1	418,1
Сыръ	48,9	68,9	100,7
Молоко и сливки тыс. ведеръ.	1.030,9	1.719,0	2.604,5

Сыръ, молоко и сливки шли исключительно въ Россію, масло почти все шло за границу, главнымъ образомъ, въ Англію.

Въ то время, какъ вся Россія, считая плодороднѣйшую и богатѣйшую кормовыми средствами Сибирь, давала на вывозъ въ 1912 году 4.451.911 пуд., въ 1913 году 4.762.939 пуд. и въ военный 1914 годъ 3.295.137 пуд. масла, расположенная на болотѣ и на гранитѣ Финляндія вывозила въ тѣ же годы свыше полумилліона пудовъ ежегодно. Приведенныя данныя объ успѣхахъ молочнаго скотоводства въ Финляндіи показываютъ, чего можно было бы достигъ въ раіонѣ Мурманской желѣзной дороги, организовавъ надлежащимъ образомъ переселеніе туда изъ такихъ раіоновъ Россіи, населеніе которыхъ искони привыкло къ болотному и лѣсному луговодству и молочному скотоводству. Последнее обстоятельство, т. е. подборъ соответствующихъ кадровъ населенія для колонизаціи, весьма существенно. Къ счастью, Европейская Россія, гдѣ сосредоточена главная масса нашего населенія, такъ обширна и слагается изъ такихъ разнородныхъ хозяйственныхъ раіоновъ, что допускаетъ удивительное разнообразіе приѣмовъ колонизаціонной политики. Въ частности, въ южную половину раіона Мурманской желѣзной дороги всего цѣлесообразнѣе было бы организовать переселеніе изъ такъ называемаго Полѣсья, т. е. губерній Минской, Гродненской, Могилевской, Виленской, сѣверныхъ частей Кіевской и Волынской, а также изъ Царства Польскаго, Прибалтійскаго края и Литвы. Этотъ раіонъ въ послѣдніе

передъ войной годы имѣлъ очень значительные избытки населенія и давалъ огромныя цыфры эмигрантовъ въ Америку. Привлеченіе этого трудолюбиваго, страстно привязаннаго къ земледѣльческому труду, населенія въ обширные пустопорожни раіоны нашего Сѣвера представлялось бы дѣломъ огромнаго государственнаго значенія. Тѣмъ болѣе—что въ данномъ случаѣ Правительство пошло бы уже вслѣдъ за жизнью. Дѣло въ томъ, что переселеніе на Сѣверъ, главнымъ образомъ, въ раіонъ Вологда-Вятской линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, сельско-хозяйственнаго населенія изъ Бѣлоруссіи и сѣверныхъ раіоновъ Малороссіи приняло до войны уже довольно значительныя размѣры. Переселенцы шли сюда сами, привлекаемые дешевизной земли и земельнымъ просторомъ. До сихъ поръ это движеніе, дававшее въ общемъ весьма благопріятныя экономическіе результаты, совершалось стихійно. При надлежащемъ освѣщеніи условій этого движенія и разработкѣ мѣръ широкаго и планомѣрнаго содѣйствія такой колонизаціи эта послѣдняя могла бы дать блестящіе результаты для нашего народнаго хозяйства. Въ то время, какъ коренное населеніе нашихъ сѣверныхъ губерній, Ярославской, Костромской, Тверской, Вологодской и Архангельской, обнаруживаетъ необычайное тяготѣніе къ городской жизни, къ торговой и промышленной дѣятельности, такъ что можно утверждать, что у насъ на Сѣверѣ деревня живетъ и жила за счетъ города, населеніе малорусскихъ и бѣлорусскихъ губерній представляетъ благодарнѣйшій матеріалъ для сельско-хозяйственной колонизаціи того же Сѣвера. Конечно, эта колонизація не должна сводиться къ простому переселенію и отводу земель, большей частью заболоченныхъ или поросшихъ лѣсомъ. Тутъ нуженъ широкій планъ предварительныхъ землеустроительныхъ и культурно-техническихъ работъ, устройство осушительныхъ канавъ, проведеніе грунтовыхъ дорогъ, организація снабженія переселенцевъ строительными матеріалами и мертвымъ и живымъ инвентаремъ. Все это потребуетъ затраты средствъ, но средства эти будутъ безконечно меньше стоимости сооруженія желѣзной дороги. А между тѣмъ это откроетъ къ жизни огромный раіонъ въ непосредственномъ сосѣдствѣ со столицею и на порогѣ незамерзающаго круглый годъ океанскаго порта. Трудности и неудачи, которыя могутъ встрѣтиться въ этомъ направленіи, не представляются непреодолимыми.

Достаточно вспомнить, какихъ успѣховъ достигло сельское хозяйство въ нашемъ Полѣсьѣ, которое также долго считалось гиб-