

Картамышев Василий Петрович

**Сибирская железная
дорога**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
В19

В19 **Василий Петрович К.**
Сибирская железная дорога / Картамышев Василий Петрович – М.: Книга
по Требованию, 2022. – 40 с.

ISBN 978-5-519-88536-2

ISBN 978-5-519-88536-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2022

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2022

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 первозданном 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.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

основаніе полагать, что существовавшіе въ то время сибирскіе органы печати не признавали, *по меньшей мѣрѣ*, неотложности постройки ея. Оставаясь и до сихъ поръ сторонниками вообще необходимости соединить громадный, богатый, но совершенно нетронутый культурою и индустрією, край непрерывнымъ желѣзнымъ путемъ съ остальнымъ цивилизованнымъ міромъ, мы, ближе, на мѣстѣ изучая сибирскую жизнь, пришли къ вѣкоторымъ особымъ взглядамъ на этотъ вопросъ, которые расходятся съ иными соображеніями, очевидно существующими въ петербургской печати, а, быть можетъ, и обществѣ.

Немало есть нуждъ, потребностей, задачъ не только у такого отдаленнаго края, какъ Сибирь, но и у болѣе цивилизованныхъ странъ, которыя желательно бы удовлетворить. Но и государственное право, и экономическая наука учатъ насъ, что удовлетвореніе и разрѣшеніе общественныхъ вопросовъ происходятъ въ порядкѣ ихъ настоятельности, въ связи съ нуждами всего государства, или части его, извѣстной мѣстности.

Значеніе Сибири, какъ части Россійскаго государства, можетъ быть обсуждаемо и удовлетворяемо — и какъ части большаго сложнаго

дѣлаго, долженствующаго жить своими интересами и вопросами лишь послѣ удовлетворенія общихъ государственныхъ нуждъ, и наоборотъ, какъ громаднаго, природой и исторіей своеобразно отмѣченнаго края, интересы и жизнь котораго сами по себѣ такъ велики, или *отличны*, что и одно правильное *ихъ* удовлетвореніе уже составитъ *общую государственную пользу*.

Всѣ, обсуждающіе вопросъ о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, прежде всего должны исходить изъ той мысли, что устройство непрерывнаго пути отъ Челябинска, Оренбурга, Златоуста или Тюмени до Владивостока или Пекина, составляетъ такое предприятие, которое по своей стоимости, техническимъ трудностямъ и будущему міровому культурному значенію, не уступаетъ значенію прорытія Суэцкаго и Панамскаго каналовъ, ни сквозныхъ, отъ океана до океана, дорогъ Америки, ни постройки Средне-Азіатской желѣзной дороги, если считать послѣднюю, какъ звено индо-европейскаго желѣзнаго пути.

Трудно теперь и вообразить, не то что знать съ точностію, какой культурно-экономическій переворотъ произойдетъ въ Сибири и сопредѣльныхъ ей странахъ съ осуществленіемъ этого проекта. И такъ какъ воздѣй-

ствіе этого сильнаго могучаго экономическаго фактора прежде всего захватить слабо-экономическія страны Сибири и Китая, то и видоизмѣняющее ихъ жизнь вліяніе должно быть особенно рѣзко и разрушительно сильно. Но какъ ни молода и ни мало населена Сибирь,—все-таки, она есть прежде всего «русскій край», триста лѣтъ живущій нераздѣльною историческою и экономическою съ Россією жизнью. И какъ ни полезны и ни велики будущія блага отъ осуществленія велико-сибирской дороги, нельзя принести имъ и вдругъ въ жертву насъ, нынѣ живущихъ, съ нашими хозяйствомъ, торговыми обычаями и бытовыми этнографическими особенностями нашей жизни. Сильно дѣйствующее лѣкарство не можетъ быть дано слабому, неокрѣпшему организму и когда нужно помогать или спасать жизнь и здоровье такимъ слабымъ паціентамъ,—благоразумный врачъ избираетъ средства, менѣе сильно дѣйствующія.

Переходя отъ этихъ общихъ разсужденій къ ближайшимъ подробностямъ вопроса, мы должны остановить вниманіе читателей на слѣдующемъ: рѣшаясь строить желѣзную дорогу, государство (ибо все равно безъ гарантіи со стороны его, въ той или другой формѣ, ни-

кто построить этой дороги не может), помимо удовлетворенія общегосударственныхъ нуждъ развитія края, безопасности и крѣпости своихъ границъ, расширенія своихъ предѣловъ, должно считаться и съ чисто финансовою стороною, съ дѣйствительною возможностью наивыгоднѣйшаго осуществленія постройки.

Разстояніе велико-сибирской желѣзной дороги отъ любого конечнаго пункта нынѣ существующихъ желѣзныхъ путей до Тихаго океана составляетъ около 7 т. верстъ. По самому скромному расчету, эта постройка обойдется отъ 350 до 400 милліоновъ рублей. Считая самую ограниченную ея провозоспособность, подобная затрата для русскихъ государственныхъ средствъ, при нормальной мирной жизни, представляетъ истые пустяки. въ сравненіи съ общею нашею финансовою мощью и съ великими интересами такого богатаго края, какъ Сибирь.

Но такъ какъ, кромѣ денегъ на постройку, нужно время, по меньшей мѣрѣ, пять, шесть лѣтъ, а никто не можетъ поручиться, что русскому государству не придется въ этотъ періодъ вмѣшаться съ оружіемъ въ рукахъ въ разрѣшеніе назрѣвающихъ міровыхъ національныхъ или тѣсно-европейскихъ во-

просовъ,—то при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги надо рѣшиться или строить ее самымъ усиленнымъ образомъ, жертвуя скорости постройки — технической прочностью, капиталомъ, жизнью рабочихъ и интересами нѣкоторыхъ мѣстностей Сибири, могущихъ въ этихъ соображеніяхъ скорости быть безъ нужды обойденными желѣзною дорогою, или изобрѣсть такой способъ ея постройки, который, не нарушая цѣлостности исполненія всего плана, былъ бы внѣ зависимости отъ того или другого политическаго положенія Россіи. Далѣе: обсуждая подробности ближайшаго осуществленія проекта, надо принимать во вниманіе и данное экономическое положеніе Сибири, въ которой будетъ проходить эта дорога и которая очень еще долго будетъ преимущественнымъ производителемъ и потребителемъ провозимыхъ на ней всѣхъ или части грузовъ. Къ сожалѣнію, мы должны замѣтить, что ни «Новое Время», ни «Гражданинъ», ни гг. Венюковъ, Голохвастовъ, П. К., Андріевичъ и другіе, писавшіе по поводу постройки дороги, не дали намъ дѣйствительныхъ цифръ предполагаемыхъ грузовъ, ограничиваясь общими и недостаточно вѣрными цифрами, которыя, однако, одиѣ, въ ихъ неподкупной правотѣ, объясняютъ вопросъ, *стоитъ-ли* строить

дорогу, *какъ и идѣть?* Едва-ли канадскіе примѣры и цифры «Новаго Времени» болѣе убѣдительны заявленія г. Голохвастова, что Сибирь производитъ только овесъ, или что большинство наличнаго, давно осѣвшаго народонаселенія Западной Сибири, милліона полтора или два душъ, *обязано будетъ съ проложеньемъ желѣзно-дорожнаго пути бросить старыя селенія и поселиться по близости желѣзно-дорожныхъ станцій.*

Чтобы писать и говорить о Сибири, а въ особенности столь авторитетно, надо долго въ ней жить, подробно ее изучить и имѣть тѣсное, непрерывное общеніе съ ея экономической жизнью. Кромѣ того, жизнь Сибири съ каждымъ годомъ усиливаетъ свой внутренній ходъ и то, что было вѣрно пять лѣтъ тому назадъ, теперь устарѣло.

Въ качествѣ мѣстнаго органа—только и существующаго для изученія мѣстной сибирской жизни, тѣсно и неразрывно связаннаго съ развитіемъ и видоизмѣненіемъ мѣстнаго быта,—мы можемъ, *не будучи нескромными*, претендовать на болѣе точное знаніе страны, чѣмъ г. Голохвастовъ со своими, курсивомъ *еще напечатанными*, положеніями, невѣрными и отчаянно смѣлыми.

Намъ кажется, что разрѣшить вопросъ о Сибирской желѣзной дороги должно такимъ образомъ: прежде всего надо исходить изъ той мысли, что, рано или поздно, Сибирь должна быть перерѣзана желѣзными дорогами, а значитъ и постройка велико-сибирской желѣзной дороги должна быть, въ идеѣ, предрѣшена.

Обращаясь къ той части вопроса, *когда, какъ и идѣ* строить эту дорогу, мы будемъ руководствоваться слѣдующими соображеніями, имѣющимися въ нашемъ распоряженіи.

Сибирь такъ обширна, что если одна ея южная треть населится и культурно разовьется, то грузовъ мѣстныхъ и транзитныхъ будетъ съ избыткомъ хватать на полную провозоспособность дороги. Но въ настоящее время количество возможныхъ грузовъ не можетъ превышать, по самому большому счету, пяти милліоновъ пудовъ, и вотъ почему: хлѣбные грузы, которые и нынѣ передвигаются внутри Сибири въ количествѣ до 4 милліоновъ пудовъ, не пойдутъ по желѣзной дорогѣ по многимъ причинамъ.

Уборка хлѣба и его умолотъ, по климатическимъ нашимъ условіямъ, происходитъ, и долго еще будетъ происходить, въ концѣ августа или въ сентябрѣ, а въ это время—навигация на сибирскихъ рѣкахъ почти вездѣ

кончается, почему и вывезти его водою раньше будущей весны нельзя. Кроме того, хлѣбъ, въ качествѣ земледѣльческаго продукта, не можетъ выдержать длинной, въ нѣсколько тысячъ верстъ, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и на столь большихъ разстояніяхъ, каковыми являются всѣ сибирскіе пути. Поэтому хлѣбный грузъ будетъ неотъемлемо грузомъ водянымъ. И такъ какъ навигація сибирская открывается не раньше половины мая, то, какой бы феноменальный голодъ въ Европейской Россіи не произошелъ, нашъ хлѣбъ осенняго урожая можетъ попасть туда не раньше будущаго іюня. А извѣстно, что въ землѣ войска Донскаго, Таврической и части Екатеринославской и Херсонской губерній, первые хлѣба начинаютъ убирать въ половинѣ іюня. Почему, въ случаѣ нужды въ хлѣбѣ, всю почти Европейскую Россію легче удовлетворить новымъ и дешевымъ южно-русскимъ хлѣбомъ, чѣмъ прошлогоднимъ сибирскимъ.

Если же придется везти его по будущей Сибирской желѣзной дорогѣ, то провозъ его конечно и образуетъ ту дикую цѣнность на него, о которой говорить вполне основательно г. Голохвастовъ.

И все это мы говоримъ только объ условіяхъ Обь-Иртышскаго бассейна и части Си-

бирской дороги отъ Томска до Златоуста или Оренбурга. Енисейскій, Ленскій и Амурскій бассейны, съ ихъ участками будущей дороги, до очевидности исключаются изъ этихъ соображеній, какъ безусловно далекіе.

Такимъ образомъ, мы думаемъ, что сибирскіе хлѣбные грузы могутъ попадать въ Россію или за границу лишь водянымъ путемъ и потому, вопреки курсива г. Голохвастова, въ Поволжьѣ тѣхъ страшныхъ пертурбацій и революціонныхъ манифестацій, о которыхъ говоритъ г. Голохвастовъ *), быть не можетъ. Но за то и хлѣбные продукты должны быть также безусловно исключены изъ счета будущихъ грузовъ этого участка Сибирской дороги.

Чая, транзитно въ Россію и для мѣстнаго потребленія въ Сибири, провозится черезъ Сибирь до полуторыхъ милліоновъ пудовъ, и этотъ грузъ, какъ цѣнный и дорогой, выдержать перевозку по Сибирской дорогѣ, какъ бы она не была велика.

Остальные сибирскіе грузы, какъ-то: пушнина, золото, орѣхъ, медъ, воскъ, шерсть и кожа, по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ нашемъ распоряженіи, не превышаютъ въ общемъ количества 500 т. пудовъ. Да изъ Россіи Сибирь нынѣ получаетъ до 2½ милліоновъ

*) См. «Гражданинъ» № 186, пунктъ 6.

пудовъ товара, считая конечнымъ и перевалочнымъ пунктомъ Томскъ, гдѣ все-таки изъ этого количества останется или уйдетъ постороннимъ трактомъ до 500 тысячъ пудовъ. Но, кромѣ того, эта часть грузовъ едвали вся пойдетъ по желѣзной дорогѣ; ибо, при нынѣшней стоимости водянаго фрахта отъ Томска до Тюмени и Ирбита, отъ 20 до 30 коп. съ пуда (предстоятъ и еще несомнѣнное удешевленіе его вслѣдствіе конкуренціи), при изобиліи все увеличивающихся средствъ Обь-Иртышскаго водянаго сообщенія, при полной торговой возможности не спѣшить и избрать для отправки товара значительную часть пути водою, — часть этихъ трехъ съ половиною милліоновъ пудовъ товаровъ въ пути минуетъ желѣзнодорожный участокъ отъ Урала до Томска, и счетъ возможныхъ грузовъ долженъ быть еще уменьшенъ.

Слѣдовательно, оставаясь въ предѣлахъ болѣе или менѣе вѣроятныхъ цифръ, мы можемъ представить себѣ размѣръ ближайшаго желѣзнодорожнаго грузоваго движенія въ такихъ цифрахъ:

Отъ Урала до Томска:

Русскихъ товаровъ—1500 т.

Сибирскихъ . . . 500 т.

Чаю 1500 т.

Итого . 3500 т. п.