

**В.П. Картамышев**

**Сибирская железная  
дорога**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 93  
ББК 63.3  
В11

В11 **В.П. Картамышев**  
Сибирская железная дорога / В.П. Картамышев – М.: Книга по Требованию,  
2021. – 38 с.

**ISBN 978-5-518-03135-7**

**ISBN 978-5-518-03135-7**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

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.



Серия Книжный Ренессанс

[www.samizday.ru/reprint](http://www.samizday.ru/reprint)



ствіе этого сильнаго могучаго экономическаго фактора прежде всего захватитъ слабо-экономическія страны Сибири и Китая, то и видозмѣняющее 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 поможать 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 удовлетворения общегосударственных нужд развития края, безопасности и крепости своих границ, расширения своих предѣловъ, должно считаться и съ чисто финансовой стороны, 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, однѣ, въ ихъ неподкупной правотѣ, объясняютъ вопросъ, *стоитъ-ли* строить

дорогу, *какъ и идтъ?* Едва-ли канадскіе при-  
мѣры и цифры «Новаго Времени» болѣе убѣ-  
дительны заявленія г. Голохвастова, что  
Сибирь производитъ только *овесъ*, или что  
большинство наличнаго, давно осѣвшаго на-  
родонаселенія Западной Сибири, милліона  
полтора или два душъ, *обязано будетъ съ  
проложеніемъ 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 тѣ-  
сное, непрерывное общеніе съ ея экономиче-  
скою 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 сибир-  
ской 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, невѣрны-  
ми 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 умолоть, 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. По этому хлѣбный грузъ будетъ неотъемлемо грузомъ воляшницъ. 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, Таурической и части Екатеринославской и Херсонской губерній, первые хлѣба начинаютъ убирать въ полонинѣ 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. Голохвостовъ.

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 воднымъ путемъ и потому, вопреки курсива г. Голохвастова, въ Поволжѣ тѣхъ страшныхъ пертурбацій и революціонныхъ манифестацій, о которыхъ говоритъ г. Голохвастовъ \*), быть не можетъ. Но зато 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 полуторныхъ 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: пушни-  
на, золото, орѣхъ, медь, воскъ, шерсть и  
кожа, по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ нашемъ  
распоряженіи, не превышаютъ въ общемъ ко-  
личествѣ 500 т. пудовъ. Да и въ Россіи Си-  
бирь нынѣ получаетъ до 2 1/2 милліоновъ

\*) См. «Гражданинъ» № 186, пунктъ б.

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 (предстоитъ 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.

Отъ Томска до Иркутска эта цифра по меньшей мѣрѣ можетъ быть уменьшена на 500 т. — на количество изъ этой цифры товаровъ, которые остаются въ Томскѣ для мѣстнаго потребленія и для движенія въ сторону, внѣ желѣзной дороги, а потому здѣсь грузовое движеніе можетъ быть ограничено до 3 милліоновъ.

Оставивъ часть товаровъ въ Красноярскѣ, для слѣдованія въ Минусинскъ и Енисейскъ по Енисею и для мѣстнаго потребленія, въ количествѣ до 500 т. пудовъ остальной грузъ, допустимъ, прибудетъ въ Иркутскъ, гдѣ и будетъ потребленъ и распределенъ внѣ дальнѣйшаго движенія желѣзной дороги.

Опредѣляя возможный нынѣ грузъ въ средней цифрѣ 3 милл. пудовъ, (для передвиженія таковаго понадобятся два поѣзда въ день, въ ту и другую сторону, въ составѣ 25 вагоновъ, съ грузомъ по 15 т. пудовъ каждый), мы увидимъ, что въ 100 дней весь сибирскій грузъ будетъ перевезенъ, а въ остальные 265 дней дорогу хотъ закрывай для товарнаго движенія. И это — при движеніи одного поѣзда въ одну сторону въ теченіе сутокъ.

Цифры эти почти вѣрныя и точныя по данному состоянію производительности страны

и ея торговаго оборота \*). Какъ на подтвержденіе ихъ вѣрности, мы осмѣаемся противъ того на поверстный сборъ съ провозимыхъ по сибирскому тракту товаровъ, установленный по ходатайству графа Игнатъева, для улучшенія въ Восточной Сибири грунтовыхъ дорогъ, размѣръ котораго, — въ  $\frac{1}{2}$  копѣйки съ версты и

\*) Въ нашемъ распоряженіи есть два списка товаровъ привозимыхъ чрезъ и въ Томскъ. Но оба они противорѣчатъ другъ другу. Ниже мы ихъ помѣщаемъ, но исходимъ при нашихъ вычисленіяхъ изъ списка, показывающаго меньшее количество, по двумъ соображеніямъ: 1) обсуждая цифровыя данныя при столь серьезномъ вопросѣ, мы желаемъ лучше быть заподозрѣнными въ пессимизмъ, уменьшенія возможныхъ грузовъ, чѣмъ въ увеличенномъ, но едва ли достовѣрномъ, количествѣ ихъ, и 2) потому, что цифру грузовъ въ 3 милліона мы лично собирали у лицъ, непосредственно вѣдающихъ и ведущихъ дѣло перевозки товаровъ въ Сибирь, и имѣемъ полное основаніе имъ вѣрить.

Вотъ цифра 1-го списка:

Вывозъ изъ Томска въ Россію.

Чаю байховаго . . . . .	670,000 пуд.
» кирпичнаго . . . . .	830,000 пуд.
и разныхъ вѣсовыхъ товаровъ . . . . .	1,537,816 пуд.

Итого . 3,037,816 пуд.

Ввозъ въ Томскъ изъ Россіи и Барнаула:

Лѣтомъ чрезъ пароходство Ширкова . . . . .	230,061 пуд.
» » » Курбатова . . . . .	250,000 пуд.
» » » Корнилова . . . . .	293,419 пуд.

Итого . . . 763,000 пуд.

Зимой » контору Росс. общ. . . . .	12,000 пуд.
» » » Бахарева . . . . .	12,000 пуд.