

ВЪЛОЕ МОРЕ и ВОЛГА.

Записка И. А. Милютина

по поводу

ВЯТСКО-ДВИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.



Кнѣ 1360959

С.-ПЕТЕРБУРГЪ,

Типографія О. Елеонскаго и К^о. Невскій пр., № 134.

1885
Вологодская областная
универсальная
научная библиотека

БѢЛОЕ МОРЕ и ВОЛГА.

Записка И. А. Милютина.

ПО ПОВОДУ ВЯТСКО-ДВИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

... «Свѣжесть лишь вода движеньемъ сохраняетъ
(«Ирudy и рыка». Басн. Крылова).

I. ВСТУПЛЕНИЕ. ОСНОВНАЯ ТОЧКА ЗРѢНІЯ НА ВОПРОСЪ.

Въ настоящее время въ Министерствѣ Финансовъ, между мѣрами, предпринимаемыми для продовольствія и оживленія Сѣвера, разрабатывается вопросъ о томъ, въ какой степени полезно будетъ для этой цѣли проведеніе Вятско-Двинской желѣзной дороги и оправдываются ли общегосударственными соображеніями затраты, необходимыя для сооруженія этой дороги?

На этотъ вопросъ, въ данной его постановкѣ, можно отвѣтить слѣдующее: устройство такой желѣзной дороги вполне удовлетворяетъ только мѣстнымъ насущнымъ нуждамъ, но оно совсѣмъ не отвѣчаетъ общегосударственнымъ задачамъ, между коими первое мѣсто занимаетъ соединеніе Бѣлаго моря съ Волжскимъ бассейномъ, какъ этого требуютъ жизненные интересы страны. При правильномъ разрѣшеніи общаго вопроса во всей его ширинѣ, мѣстныя нужды и интересы сами собой уже будутъ охвачены и удовлетворятся безъ всякихъ особенныхъ для того жертвъ со стороны Правительства. Какъ извѣстно, почти къ такому же заключенію, пришла и коммиссія, состоящая подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Н. А. Качалова.

Но для того, чтобы разрѣшить правильно этотъ важный вопросъ, необходимо, прежде всего, найти связь ближайшихъ интересовъ съ другими болѣе широкими, болѣе глубокими, хотя и отдаленными интересами всей страны, и выяснить себѣ, вообще, съ чѣмъ и съ кѣмъ мы тутъ имѣемъ дѣло: съ 350 т. жителей Архангельской губ. или съ чѣмъ то другимъ болѣе грандіознымъ?

II. ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ СѢВЕРА И БѢЛАГО МОРЕА, ВЪ СВЯЗИ СЪ ВОЛГОЙ.

При бѣгломъ взглядѣ на карту, глазамъ представляется слѣдующая картина, полная глубокаго содержанія.

Передъ нами, съ одной стороны, Каспійское море, врѣзавшееся, черезъ Волжскій бассейнъ, во внутрь страны до самой Казани, и затѣмъ этотъ, своего рода, заливъ развѣтвляется своею водяною полосой: по Волгѣ—до Рыбинска, по Окѣ—до Москвы, по Камѣ—до Перми, Чердыни, завернувъ по Бѣлой—въ Уфу и по Вяткѣ—въ Котельничъ; и это-то море теперь замкнуто! Между тѣмъ оно, будучи полно промышленной жизни, начинаетъ выпирать свои произведенія вонъ изъ береговъ. Эти произведенія, заторможенные тяжелыми, идущими противъ горы, путями и не находя, вслѣдствіе того, для себя правильного исхода, производить среди нашей экономической жизни лихорадочные пароксизмы, видимо ослабляющіе наши силы. А съ другой стороны мы видимъ Бѣлое море, искони русское, когда-то бывшее оживленнымъ, а нынѣ пустующее, благодаря отчужденности его отъ общей промышленной дѣятельности, со всѣмъ, прилегающимъ къ нему, Сѣверомъ. Между этимъ моремъ и Каспійско-Волжскимъ бассейномъ лежитъ обширная, полная задатковъ разнородныхъ богатствъ, область, въ которой обитаетъ не 350 т. жит., какъ привыкли разумѣть, принимая одну Архангельскую губ. за весь Сѣверъ; нѣтъ тамъ обитаетъ 6 мил. жит. Это не слова, а фактъ. Это населеніе, распредѣляется по губерніямъ, такъ:

Въ Вятской губерніи.	2.662,104
» Костромской »	1.261,710
» Казанской »	852,171 *)
» Вологодской »	1.139,982
» Архангельской губерніи.	311,673

Всего 6.227,646 жит.

Значить, численность населенія несомнѣнна. Но здѣсь одно поражаетъ и дѣлается непонятнымъ: почему такая масса населенія, цѣлое королевство въ 6 мил.жит., по своему пространству, равняющееся половинѣ Западной Европы, остается, какъ бы, забытымъ, а его населеніе—какъ бы сосланнымъ, не приобщается къ общей жизни, какъ будто тутъ нѣтъ никакихъ жителей, а есть только одни лѣса и звѣри? Если и есть люди, замѣчаютъ нѣкоторые изъ противниковъ Сѣвера, то ихъ не найдешь, ибо они разсѣяны на громадныхъ пространствахъ; а иногда эти противники Сѣвера пронижаютъ на его счетъ самымъ недостойнымъ образомъ.

*) Сюда вошли уѣзды: Казанскій, Козьмодемьянскій, Царевкокишайскій, Мамадышскій и Лаишевскій; остальные жители Казанской губ. расположены на противоположной сторонѣ Волги и Камы.

Рядомъ съ этою обширною странюю мы видимъ: Волгу, Волжскій бассейнъ—это, по истинѣ, русское внутреннее море, чрезъ которое вращаются экономическія силы цѣлой половины Европейской Россіи, всей Сибири, всей средней Азіи! Кому не извѣстно, что Каспій—Волга съ притоками имѣютъ протяженіе пароходнаго пути болѣе 10 тыс. вер. Затѣмъ они какъ бы подаютъ руку сибирскимъ водамъ, соединяясь съ ними перекинутымъ чрезъ Уральскій хребетъ рельсовымъ путемъ, вслѣдствіе чего Каспійско-Волжскій бассейнъ еще удлинняется Обскимъ бассейномъ на другія 10 тыс. вер., не считая Енисея, соединеніе котораго съ Обью, судя по сдѣланному началу, также не замедлитъ осуществиться.

О желѣзныхъ дорогахъ, составляющихъ продолженіе этой сѣти водныхъ путей, мы скажемъ нѣсколько словъ далѣе; а теперь, для цѣльности картины, мы упомянемъ, хотя мимоходомъ, о содержаніи слѣдъ и значеніи указаннаго внутренняго моря. Для этого достаточно обратить бѣглое вниманіе хотя бы на перевозочныя средства, которыми располагаетъ Каспійско-Волжскій бассейнъ.

Въ настоящее время, какъ положительно извѣстно, по Волгѣ и Каспію плаваютъ болѣе 800 пароходовъ, 1000 морскихъ шхунъ, 200 сорокасаженныхъ баржъ и болѣе 5000 разныхъ судовъ. Вся эта флотилія способна поднять одновременно до 200 мил. пудовъ и передвинуть эту массу въ теченіе одного—двухъ мѣсяцевъ черезъ 1500—2000 вер.; общая же навигаціонная грузопоспособность этой флотиліи можетъ составить болѣе 400 мил. пудовъ. Откуда нибудь да берутся же эти милліоны! Но, какъ они развозятся съ Волги въ мѣста сбыта, дежація виѣ бассейна, это уже вопросъ, надъ которымъ только нынѣ мы начали думать, или, правильнѣе сказать, насъ заставили думать Америка, Индія и Австралія... Долго, долго придется намъ теперь по работать, поломать голову надъ этимъ вопросомъ, не смотря на все его ясность и простоту, въ особенности для людей, могущихъ однимъ практическимъ взглядомъ, безъ всякихъ детальныхъ цифръ, обнять всю его совокупность!

Всѣ вышеупомянутыя гигантскія перевозочныя средства явились на Волгѣ и Каспіѣ не случайно: они явились благодаря самобытному развитію духа предпріимчивости, продолжительной подготовкѣ промышленной почвы и затѣмъ брошеннымъ на эту почву плодотворнымъ сѣменамъ цивилизаціи, въ смыслѣ примѣненія къ дѣлу техническихъ знаній; благодаря всему этому, говоримъ мы, волжская предпріимчивость живо восприняла эти сѣмена и, пользуясь могучею силою техники, сдѣлала свое дѣло. Стало быть, тутъ была и по нынѣ есть таящаяся внутренняя сила земли русской. Теперь вопросъ: нужна ли этой силѣ дать возможность развиться, выправиться и сформир

ваться, или-же ее оставить въ тѣхъ неуклюжихъ формахъ, которые создали спутанныя условія промышленной жизни?

Разсмотримъ ту связь, которую имѣетъ этотъ великій бассейнъ съ другими областями Имперіи. Прежде всего, мы видимъ, что къ лѣвой, луговой, —восточной сторонѣ Волги примыкають къ ней слѣдующія пять желѣзно-дорожныхъ линій:

- 1) Ярославско-Вологодская.
- 2) Горнозаводско-Екатеринбургъ-Тюменская (отъ Перми).
- 3) Самаро-Оренбургская.
- 4) Самаро - Уфа - Златоустъ - Екатеринбургъ, а впоследствии, вѣроятно, и Златоустъ-Омскъ.
- 5) Закаспійская, отъ Михайловскаго залива, идущая въ Асхабадъ, Мервъ и въ Ташкентъ.

Изъ нихъ четыре готовые или строящіяся пути притягивають, приближають къ Волгѣ Сибирь до Кяхты и Среднюю Азію до Кульджи и Афганистана. Произведенія-же этой безконечной площади, простирающейся въ глубь Азіи, никогда не обойдутъ и не объѣдутъ Волгу, эту, растянувшуюся поперекъ всей русской земли, живую водяную полосу.

Затѣмъ, мы видимъ что съ правой, горной, стороны примыкають къ Каспію и Волгѣ слѣдующія десять желѣзныхъ дорогъ:

- 1) Рыбинско-Бологовская.
- 2) Ярославско-Московская.
- 3) Кинешемско-Ивановская.
- 4) Нижегородско-Московская.
- 5) Самаро-Сызранская.
- 6) Саратовская.
- 7) Грязе-Царицынская.
- 8) Донецко-Царицынская.
- 9) Петровско-Владикавказская.
- и 10) Баку-Тифлисская.

Послѣ этого, нужно ли сводить итогъ верстѣ всѣхъ водяныхъ и рельсовыхъ путей, упирающихся въ Каспійско-Волжскій бассейнъ? Кажется, великое значеніе этого бассейна ясно само собою.

III. НѢКОТОРЫЯ ПРИЧИНЫ, ТОРМОЗЯЩІЯ РАЗВИТІЕ ЗЕМЛЕДѢЛІЯ И ПРАВИЛЬНУЮ ТОРГОВЛЮ ХЛѢБОМЪ. СРЕДСТВА КЪ УСТРАНЕНІЮ ЭТИХЪ ПРИЧИНЪ.

Разсматривая видимыя для всѣхъ условія, въ которыхъ находилась и находится наша экономическая жизнь, нельзя не замѣтить, что не всѣ они были благопріятны; напротивъ, многія представляли и понынѣ представляютъ собою тормазъ къ послѣдовательному развитію.

Напримѣръ, мы видимъ что Волжскій бассейнъ соединяется съ Балтійскимъ множествомъ желѣзныхъ дорогъ; но всѣ эти дороги, къ сожалѣнію, сводятся къ одному знаменателю:—къ одной Николаевской жел. д., черезъ что страдаетъ и земледѣлецъ и землевладѣлецъ во всемъ по-волжѣ, принося громадную ежегодную дань, въ видѣ переплаты за провозъ, пожирающую значительную часть результатовъ тяжелаго труда, полагаемаго на выработку хлѣба и на обстановку сельскаго хозяйства. Сверхъ того, на эту рельсовую цѣпь подвѣшено почти все государственное тѣло, въ смыслѣ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ;—оборвись эта цѣпь и столица будетъ отрѣзана отъ страны. Затѣмъ, если хотите, есть еще отъ Волги торговые обходные водяные пути: Маріинская, Вышневолоцкая и Тихвинская системы, изъ коихъ двѣ послѣднія потеряли уже общее значеніе: онѣ имѣютъ, преимущественно областной, мѣстный характеръ, слѣдовательно, о нихъ и говорить нечего. Первая, т. е. Маріинская система, хотя и знаменательная по великому назначенію, данному ей самой природой, именно: служить соединительнымъ звеномъ Волги съ Невой. вслѣдствіе незаконченности начатаго переустройства, не приноситъ той пользы, какую она будетъ приносить народному хозяйству, когда ея переустройство будетъ завершено соотвѣтственно требованію интересовъ торгово промышленной жизни. Это требованіе заключается въ томъ, что-бы путь былъ устроенъ такъ, чтобы волжскія баржи могли проходить съ Волги на Неву безъ перегрузки. Удешевленіе фрахтовыхъ цѣнъ, — этотъ важнѣйшій факторъ развитія нашихъ экономическихъ силъ,—не можетъ быть достигнуто иначе никакими средствами. Сознавая это и вообще важность законченнаго кореннаго устройства Маріинской системы, Министерство Путей Сообщенія видимо употребляетъ всѣ мѣры къ рѣшенію этой государственно-экономической задачи. Оно за послѣдніе 5—7 лѣтъ произвело на этомъ пути грандіозныя сооруженія, изъ коихъ главнѣйшія: Свирскій, Сяскскій и Маткоозерскій каналы; причѣмъ значительно регулировало нѣкоторыя рѣки, составляющія звено Маріинской системы. Но такъ какъ шлюзованная и нѣкоторыя другія части пути остаются, по неимѣнію финансовыхъ средствъ, при старомъ устройствѣ, то и практическій результатъ новыхъ богатыхъ сооруженій парализуется неустройствомъ остальныхъ частей системы.

Чтобы понять весь интересъ, который доставляется народному хозяйству полнымъ и кореннымъ переустройствомъ этого соединительнаго звена между Волгой и Невой, довольно указать, напримѣръ, на одну разницу фрахтовыхъ цѣнъ, существующихъ нынѣ, по Волгѣ и Маріин. системѣ. Такъ: по Волгѣ существуетъ фрахтъ отъ Симбирска, и отъ Чистополя (по Камѣ) до Рыбинска за 1070 вер. по 5—6

кон. съ пуда, а по Марининской системѣ отъ Рыбинска до С.-Петербурга за тѣже 1070 в. платится 12—14 к. Если предположить что по этой системѣ пойдеть не менѣе 80 м. п., что несомнѣнно, и если считать удешевленіе провоза только на 6 коп. съ пуда, то составитя громадная сумма ежегодныхъ сбереженій, — болѣе 4,800,000 р., которые нынѣ вычитаются изъ дохода крестьянъ и землевладѣльцев!..

Всѣ эти и подобныя имъ нныя тяжелыя условія, которыхъ, мы здѣсь не приводимъ, несомнѣнно не содѣйствовали успѣху развитія нашего земледѣлія, а тормозили его, а это положеніе влекло за собою болѣе тяжелый ударъ, отъ котораго сжалось все наше государство-экономическое тѣло. Иностранцы, которыхъ мы снабжали хлѣбомъ, увидѣли, что мы, со своей пресловутой житницей, лежащей за горами—за долами, можемъ, въ одно прекрасное утро, уморить ихъ съ голоду... Напримѣръ: сгори деревянный шлюзъ на системѣ, провались Мстинскій или другой мостъ—и Петербургъ отрѣзанъ отъ страны. Подобныя обстоятельства и бывшія непомѣрно высокія цѣны на хлѣбъ, создаваемые не рѣдко вслѣдствіе дороговизны и задержки подвоза его съ мѣстъ урожая къ портамъ, заставили иностранцевъ искать выхода изъ нашей зависимости, такъ какъ они видятъ, что мы часто сами сидимъ у хлѣба безъ хлѣба и у моря безъ моря...

Въ виду такого положенія исходныхъ путей съ Волги и претерпѣваемыхъ по нимъ различныхъ неудобствъ и, главнѣйше, въ виду дороговизны провоза по желѣзнымъ дорогамъ, отнимающей, какъ выше сказано, всѣ выгоды отъ заработка земледѣльца, съ одной стороны, а съ другой теперь, въ виду угрожающей намъ конкуренціи Америки и другихъ странъ, мы *должны сосредоточить все свое вниманіе, всѣ свои мысли на приближеніе нашихъ внутреннихъ рынковъ къ исходнымъ пунктамъ, къ морямъ, и не одними разстояніями, а главнѣйше—дешевизною, срочностію и удобствомъ передвиженія продуктовъ земли.* Эти три фактора составляютъ всю суть; они есть, такъ сказать, и воздухъ и свѣтъ. Правительство уже сдѣлало первый шагъ къ такому приближенію внутреннихъ областей къ морю: закубанская область и передъ нею лежащая обширная хлѣбородная площадь, придвигаются къ Черному морю чрезъ устройство къ Новороссійскому порту прямой желѣзной дороги. Теперь главная масса произведеній этого края будетъ находиться въ разстояніи отъ моря на 200—400 верстъ, вмѣсто 600—1000 верстъ, которыя приходилось тамъ колесить.

Если русская предприимчивость нашла возможность самобытно и съ такою быстротою проявить въ приволжской области, пробудить таящіяся подъ спудомъ столько вѣковъ внутреннія силы помимо милліардныхъ затратъ казенныхъ денегъ, какъ это потребовалось на сооруженіе полезныхъ и неполезныхъ жел. дорогъ, то это еще не значить, что она

и далѣе пробѣжать, прорѣжетъ себѣ путь сквозь горы, сквозь лѣса и перевалы, лежащіе между водными бассейнами, между этими естественными дорогами. Нѣтъ, торговля и промышленность, подобно рѣкѣ: при однихъ условіяхъ и въ одной мѣстности могутъ ходко проложить себѣ путь, но продолжать его могутъ только до тѣхъ поръ, покуда неизмѣняютъ имъ естественныя силы источниковъ,—интересы торговли и промышленности, двигающіе ихъ впередъ, а при другихъ условіяхъ и въ другой мѣстности, наоборотъ, чтобъ создать этотъ интересъ, сразу нужна помощь человѣческой руки, искусства. Безъ этого, они или замираютъ въ самомъ зародышѣ, не показываясь на свѣтъ, или, проявившись, могутъ разбиться о препятствія, затеряться сами въ себѣ. Такъ—вода въ рѣкѣ, не находя для себя исхода, только заболачиваетъ мѣстность и ослабляетъ ея производительныя силы.

Послѣ этого, понятно почему у насъ и Бѣлое море сдѣлалось заброшеннымъ и русскій торговый флотъ находится только въ области мечтаній, а хлѣботорговля и земледѣліе—на пути страдательнаго положенія.

Засимъ, обращаясь къ задачѣ, поставленной нами въ началѣ записки и къ выясненію съ кѣмъ и съ чѣмъ мы имѣемъ дѣло—видимъ что:

во первыхъ, мы имѣемъ дѣло съ двумя морями: Каспійско—Волжскимъ и Бѣлымъ, изъ коихъ одно полно жизни, а другое пустоеть вслѣдствіе того, что между ними лежитъ земляная стѣна (водораздѣлъ), нетронутая со временъ потопа;

во вторыхъ, мы имѣемъ дѣло съ 6-ю мил. здоровыхъ и предприимчивыхъ жителей, которые, обитая эту площадь, остаются какъ бы осужденными на уединеніе, ибо имъ до сихъ поръ не дано никакихъ средствъ для объединенія ихъ съ прочими частями государства;

и, третьихъ, имѣемъ дѣло съ болѣзненными въ здоровомъ экономическомъ организмѣ проявленіями, происходящими отъ неправильнаго кругообращенія жизненныхъ силъ въ артеріяхъ, подвергающихся частымъ заваламъ.

Если мы возьмемъ все это въ соображеніе при разрѣшеніи нашей сложной задачи, предъявляемой временемъ, и будемъ держаться должной послѣдовательности, то несомнѣнно, что, при правильной разрѣшеніи одной ея части, облегчится нуть къ разрѣшенію послѣдующихъ частей задачи.

Отсюда, разсуждая о продовольствіи и объ оживленіи Сѣвера, для котораго считалось необходимымъ, построить для этихъ цѣлей жел. дорогу отъ Котельнича до с. Котлоса, оказывается, что, какъ ни важно само по себѣ продовольствіе, оно есть только самая малая частичка того грандіознаго вопроса, который открывается передъ нами.

Вотъ почему *мѣстный* вопросъ о проведеніи жел. дороги между Сѣвер. Двиной и р. Вяткой, на протяженіи 350 вер., съ цѣлью удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, долженъ пасть, какъ самостоятельный вопросъ и перейти на почву общегосударственную, причемъ мѣстныя нужды удовлетворятся сами собою и не потребуютъ для себя почти ни какихъ особыхъ жертвъ.

Далѣе, исходя изъ ходатайства представителей интересовъ Архангельской губ. о проведеніи жел. дороги отъ Сѣвер. Двины у Великаго Устюга (или с. Котлоса) до г. Котельнича, съ цѣлью обезпечить продовольствіемъ и оживить Сѣверъ, остается только продолжить эту дорогу на Казань, прямо до Волги, что будетъ вполнѣ согласно съ тѣмъ созидательнымъ направленіемъ, которому слѣдуетъ наше Правительство въ настоящее царствованіе.

IV. ПРОТЯЖЕНІЕ И СТОИМОСТЬ ВОЛГО-ДВИНСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

Общее разстояніе этой дороги между Двиной и Волгой составитъ всего 550 верстъ, стоимость-же ея вѣроятно не превзойдетъ 50 т. руб. за вер. или за всю линію 27½ м. руб.

Навѣрное изъ этой же суммы можно будетъ устроить на Двинѣ и Волгѣ современные склады, зерносушилки, сортировки и элеваторы, такъ какъ постройка дороги въ виду дешевизны земли, матеріаловъ и рабочихъ рукъ, должна стоить дешевле предполагаемаго выше исчисленія.

Проведеніе этой дороги, независимо отъ того, что она соединяетъ внутреннее море съ Бѣлымъ моремъ и будетъ служить къ возрожденію Архангельскаго порта, обезпечитъ продовольствіе всего Сѣвера, создастъ еще новый, внутренний портъ въ Казани. Этотъ портъ будетъ своего рода второй Рыбинскъ, но въ лучшихъ условіяхъ, чѣмъ первый.

При дальнѣйшемъ же развѣтвленіи рельсовой линіи, напр.: если продолжится Московско-Ярославская ж. д. до Казанско-Велико-Устюжской (500 в.), причемъ образуется изъ двухъ этихъ дорогъ буква Т, а Рыбинско - Бологовская дорога протянется до Ярославля (80 вер.), соединится непосредственно съ Архангельскомъ: Москва, Казань и Сибирь; въ тоже время Казань соединится съ Москвой и Петербургомъ, при сравнительно малыхъ затратахъ, какъ это будетъ видно далѣе. — Особенно ясно это будетъ тогда, когда удастся разогнать туманъ, напущенный на весь Сѣверъ его противниками...

Мы считаемъ нужнымъ оговориться, что, упоминая здѣсь о соединеніи Казани съ Москвой, мы вовсе не думали посягать на интересы

Казани. Напротивъ, говоря о правильномъ разрѣшеніи общегосударственной задачи—объ объединеніи со страной 6 милліон. области, лежащей между Волго-Камой и Бѣлымъ моремъ—, мы усматриваемъ, что тутъ не только не исключаются мѣстные нужды и интересы 100 т. жит. г. Казани; наоборотъ, они еще болѣе всесторонне, болѣе сугубо удовлетворяются и, притомъ, безъ специальной затраты для нихъ 50 милл. руб.

Засимъ, перейдемъ къ цифровымъ даннымъ и рассмотримъ вопросъ съ точки зрѣнія практико-коммерческихъ соображеній, которыя вызываются постройкой желѣзной дороги отъ Волги на Двину.

V. ПРАКТИКО - КОММЕРЧЕСКІЯ ОСНОВАНІЯ ПОСТРОЙКИ ВОЛГО-ДВИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Главная масса хлѣбныхъ грузовъ съ пристаней Волги и ея притоковъ предназначается, вообще, для сбыта за границу и отправляется къ Петербургу по Волгѣ:

а) чрезъ Рыбинскъ, по Маріинской системѣ и по Рыбинско-Бологовской желѣзной дорогѣ, около 80 мил. пудовъ *). Подходъ этого количества къ Рыбинску совершается въ теченіи 40—50 дней, между 1 Мая и 20 Іюня; въ остальное-же время навигаціи туда вывозится груза всего только около 3 м. п.;

б) чрезъ Нижній, въ теченіи всей навигаціи, около 10 м. п., и в) остальное количество хлѣбовъ—до 50 м. п., собираемыхъ по Волгѣ и Камѣ съ ихъ притоками, направляется: во 1-хъ, водою, для внутренняго потребленія по приволжскимъ городамъ и для размолу на мельницахъ, и, во 2-хъ, по желѣзнымъ дорогамъ, примыкающимъ къ Волгѣ ниже Казани, именно: по Сызранско-Самарской и Саратовской (и частью по Царицынской) къ Петербургу и Балтійскимъ портамъ.

Къ Архангельску же съ Волги и Камы почти ничего неидетъ, кромѣ ничтожной, сравнительно, части около 1 мил. пуд., чрезъ Ярославско-Вологодскую узко-колейку въ первые мѣсяцы навигаціи.

Вышеозначенное тяготѣніе грузовъ съ Волги къ Финскому заливу объясняется тѣмъ, что до сихъ поръ всѣ искусственные пути отъ Волги устраивались по направленію къ Петербургу и, вообще,—къ Балтійскому морю, при чемъ Бѣлое море оставлялось совсѣмъ вѣ

*) По свѣдѣніямъ Рыбинскаго Бирж. Комитета и мѣстнаго судоходнаго начальства въ Рыбинскъ прибыло грузовъ съ называемъ Волги и изъ Камы:

въ 1875 г., у	86.497,000 пуд.
• 1877	82.780,000 .
• 1879	98.651,000 .

сторонѣ. Отъ этого, по необходимости, Балтійское море сдѣлалось единственнымъ исходными воротами для вывоза нашихъ произведеній за границу. Будь, рядомъ съ этимъ, устроенъ, хотя бы одинъ удобный и дешевый путь съ Волги по направленію къ Бѣлому морю, напр.: отъ Казани на Двину, тогда грузы распредѣлялись-бы по тому и по другому пути, сообразно выгодамъ, представляемымъ торговлѣ этими путями.

Что же касается преимущественнаго стремленія грузовъ съ Волги и Камы къ Рыбинску, въ обходъ Нижнего, то это объясняется тѣмъ, что фрахты къ Петербургу черезъ Рыбинскъ дешевле, чѣмъ черезъ Нижегородскую желѣзную дорогу,—отъ 4 до 6 коп., или въ среднемъ 5 к. *) на пудъ;—и этотъ фактъ, какъ нельзя болѣе, доказываетъ какую притягательную силу и значеніе имѣютъ эти копѣйки, удешевляющія провозную цѣну!...

Чтобы видѣть, которые изъ путей съ Волги къ мѣстамъ сбыта наиболѣе выгодны, по стоимости провоза, приводимъ сравнительныя цѣны провоза по всеѣмъ упомянутымъ путямъ:

	Средняя скорость доставки **).	Провозная цѣна съ пуда (со страхованіемъ).
	въ суткахъ.	въ копѣйк.
Отъ Казани до С.-Петербурга, по существующимъ путямъ:		
Черезъ Нижній по Волгѣ и Нижег. ж. дор. на Москву.	20	25***
» Рыбинскъ: по Волгѣ и по Рыбинско-Бологовской ж. дорогѣ	25	21
По Волгѣ и Марининской системѣ	55	19
Отъ Казани до Архангельска, по новому пути:		
По жел. дорогѣ отъ Казани до Великаго Устюга тарифъ за 550 верстъ, по $\frac{1}{50}$ съ пуда и версты	20	19
Накладные расходы, нагрузка, разгрузка (тара устраняется)		
Отъ Великаго Устюга до борта корабля въ Архангельскѣ (разстояніе 640 верстъ) со страхованіемъ		

Но, такъ какъ, собственно въ Казани почти нѣтъ мѣстнаго хлѣба для отпуска, то, при вычисленіи стоимости провоза отъ нея какъ къ

*) Отъ Нижняго по желѣзн. дор. до Петербурга съ наклад. расход. 23 коп.

» » черезъ Рыбинскъ до Сиб. съ наклад. расход. отъ 17 до 19 коп.

**) Сюда входитъ время на выжиданіе очереди, на погрузку и выгрузку.

***) Водомъ отъ Казани до Нижняго 460 в. 2 к., по рельсамъ отъ Нижняго до Петербурга 1000 в. по $\frac{1}{50}$ съ пуда и версты—20 коп., накладные расходы 3 к., что и составляетъ, вообще, съ пуда 25 к.

Петербургу, такъ равно и къ Архангельску, слѣдуетъ присоединить къ показанной средней фрахтовой цѣнѣ подвозку по разстоянію, какое будетъ проходить хлѣбъ до Казани отъ пристаней, лежащихъ ниже ея, по $\frac{1}{250}$ съ пуда и версты и, сверхъ того, на томъ или другомъ разстояніи прибавлять каждый разъ, въ видѣ подъемныхъ на погрузку хлѣба въ баржу,—по 1 коп. на пудъ.

Принявъ это мѣрило и вообще существующія фрахтовые цѣны по Волгѣ и ея притокамъ, мы для наглядности составили таблицу сравнительной стоимости подвозки до Казани, а также стоимости доставки смѣшаннымъ способомъ водою и по рельсамъ вообще до Петербурга и до Архангельска прямо съ мѣстъ урожая отъ различныхъ пристаней, представляющихъ собою средній пунктъ cadaго хлѣбнаго района:

Стоимость подвозки къ Казани.	Сравнительная стоимость провоза смѣшаннымъ способомъ съ пуда въ копейкахъ *).			
	до Архангельска.		до С.-Петербурга.	
	черезъ Казань и В. Устюгъ.	черезъ Рыб.-Волжск. логск. ж. д.	черезъ Нижнегородск. ж. д.	черезъ Моск.-Вяземск. ж. д.
По Волгѣ				
1) Районъ между Казанью и Самарой Изъ Симбирска (какъ средняго пункта)	2 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	27 $\frac{1}{2}$
2) Районъ Самара—Саратовъ Изъ Хвалынска-Балаково	4	23	25	29
3) Районъ Саратовъ—Царицынъ Изъ Ровнаго-Камышина	5	24	26	30
По Камѣ				
4) Районъ Богородскъ—Сарапулъ Изъ Чистополя-Елабуги	2 $\frac{1}{2}$	21 $\frac{1}{2}$	23 $\frac{1}{2}$	27 $\frac{1}{2}$
По Бѣлой				
5) Районъ Березовка—Уфа Изъ Бирска-Топорина	5	24	26	30
По рельсамъ				
6) Районъ Белебей—Златоустъ Отъ пунктовъ, лежащихъ по линіи ж. дороги въ предѣлахъ этого района въ разстояніи отъ Уфы въ среднемъ за 250 вер.	11	30	32	36
По р. Вяткѣ				
8) Районъ Мамадыжъ—Кукарка		15	25	29

(*. этихъ пристаней нѣтъ, расчетъ по пяти хлѣбъ.

*) Нижепоказанныя въ четырехъ послѣднихъ градахъ цифры означаютъ стоимость провоза отъ самыхъ пристаней до Архангельска и Петербурга.

Изъ районовъ: Камскаго (4-го) и Бѣльскаго (5-го), значительная часть грузовъ можетъ, не спускаясь въ Волгу до Казани, пробраться въ баржахъ по р. Вяткѣ до Кукарки, но при этомъ не слѣдуетъ забывать, что эта операція возможна будетъ только при весенней высокой водѣ, въ продолженіи 20—30 дней. Выгоды отъ такого направленія извѣстной части Камскаго и Бѣльскаго хлѣбовъ, а также и за-Уфимскаго, представляются въ удешевленіи провоза противъ доставки чрезъ Казань на 2 копѣйки съ пуда.

Изъ приведенной таблицы видно, что изъ всѣхъ путей, идущихъ отъ Волжскаго бассейна къ морямъ, самый дешевый и самый краткосрочный является Казанско-Архангельскій, — стоимость провоза 19 к. и скорость 20 дней, за нимъ, по дешевизнѣ провоза — Маринская система, — стоимость провоза 19 к. (но за то срочность 50 дней отъ Казани до Петербурга) и самыми дорогими оказываются пути черезъ Москву, напримѣръ изъ Самаро-Саратовскаго района до Петербурга 39 к. съ пуда, а черезъ Рыбинскъ 25 к., изъ того же района черезъ Казань и Вел. Устюгъ до Архангельска 19 к.

Значитъ провозъ съ низовьевъ Волги черезъ Москву дороже на 15 к. на пудъ, или на 1 р. 50 к. на четверть. Вся эта громадная переплата ложится всею тяжестью на землю и трудъ, ибо она цѣликомъ вычитается съ земледѣльца.

VI. СРАВНИТЕЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНІЕ ДВУХЪ ВНУТРЕННИХЪ ПОРТОВЪ: КАЗАНСКАГО И РЫБИНСКАГО, ВЪ ОБЩЕЙ СВЯЗИ СЪ ПРИЛЕГАЮЩИМИ ПУТЯМИ.

Хотя Рыбинскъ и находится въ конечномъ пунктѣ удобнаго пароходно-баржеваго Волжскаго движенія, но удобство это обусловлено, какъ мы выше указали, срокомъ 40 дней, съ 5 мая по 25 іюня и за этотъ періодъ времени этотъ портъ представляется, по своему географическому положенію, однимъ изъ лучшихъ на Волгѣ. Затѣмъ, послѣ 15—20 іюня, онъ превращается въ ликвидаціонный пунктъ оставшихся хлѣбовъ, ибо подходъ новыхъ грузовъ съ Волги съ этого времени, если и бываетъ, то весьма слабый, какъ мы упомянули выше, — слабой, вслѣдствіе того, что Волга дѣлается ежегодно мелководною съ этого времени, между Нижнимъ и Рыбинскомъ, такъ что средняя глубина ея бываетъ иногда 6—7 четвертей. Это-то обстоятельство, главнѣйше, и вынуждаетъ хлѣботорговцевъ гнать всѣ грузы съ первыми рейсами къ Рыбинску, съ передачею за то во фрахтѣ 10—20^о/, противъ 2-го рейса. При этомъ есть еще и другое обстоятельство, препятствующее отправкѣ

хлѣба къ Рыбинску съ волжскихъ и камскихъ пристаней позднѣе 15—20 іюня—это то, что если этотъ хлѣбъ нужно отправлять далѣе въ Петербургъ наиболѣе дешевымъ способомъ по Марининской системѣ, то онъ снова подвергается другому мелководію въ Шекснѣ и можетъ, не доходя до мѣста назначенія, зазимовать въ пути.

Въ виду такого рискованнаго положенія грузовъ на Марининской системѣ, поворачиваютъ ихъ на Рыбинско-Бологовскую желѣзную дорогу, которая, въ данномъ случаѣ, является значительнымъ подспорьемъ въ перевозкѣ и служить торговлѣ почти до октября мѣсяца.

Всѣ хлѣба, какіе могли остаться на волжскихъ и камскихъ пристаняхъ не отправленными съ первымъ и вторымъ рейсомъ къ Рыбинску и всѣ хлѣба новаго урожая, вымолоченные осенью, могутъ, до закрытія навигаціи, со всѣхъ пристаней свободно отправиться въ Казань, такъ какъ Волга отъ самой Астрахани и Кама отъ Сарануля и даже отъ Перми до самой Казани, почти всегда бываютъ достаточно глубоки, при чемъ хлѣба, прибывшіе къ Казани до 10 сентября, могутъ легко попасть въ Архангельскъ, а оттуда отправиться за границу, какъ это мы видимъ выше; далѣе-же,—отъ Архангельска до береговъ Англій, — ходу на морскихъ грузовыхъ пароходахъ всего отъ 7 до 10-ти дней. Хлѣба, привезенные въ баржахъ къ Казани послѣ 10 сентября, могутъ оставаться тутъ на зимовкѣ въ тѣхъ же баржахъ, изъ которыхъ, желѣзная дорога перевозитъ ихъ зимою прямо въ склады, расположенныя противъ Вел. Устюга на Двинѣ, представляющей собою своего рода *складочные предмѣстья Архангельскаго порта*, откуда уже весною съ 10-го мая, вслѣдъ за льдомъ, или въ любое время навигаціи по 1-е октября, по мѣрѣ требованія хлѣба за границу, можно отправить его въ Архангельскъ къ борту корабля, не расходуя на излишнія перегрузки и на наемъ дорогихъ портовыхъ кладовыхъ и т. п., какъ это расходуется и по нынѣ въ Петербургѣ.

Создавая новый путь съ Волги къ Бѣлому морю, мы подразумеваемъ во 1-хъ, что фарватеръ р. Двины будетъ урегулированъ, а между с. Котлосомъ и Велик. Устюгомъ устроятся или шлюзъ, или водостѣпительныя плотины по идеѣ Г. Эйдригевича и, во 2-хъ, что при сооруженіи желѣзной дороги будутъ сдѣланы всѣ приспособленія къ перевозкѣ всего зерноваго хлѣба розсыпью. Для этого уже волжскія баржи вполне приспособлены, остается только поставить на желѣзную дорогу, между Казанью и Великимъ Устюгомъ, насыпные вагоны, а въ оконечностяхъ дороги устроить элеваторы и соответственные склады. Словомъ, систематизировать перевозочные способы, подобно сдѣланному для перевозки керосина изъ Баку на всѣ рынки, причемъ Казанскій портъ представлялъ бы собою воронку, пропускное горло, которое протя-

нулось бы до борта корабля въ Архангельскѣ, такъ, что зерно, подвезенное въ Казань въ баржахъ къ пристани, при помощи элеваторовъ само влетѣло бы въ эту воронку и, за тѣмъ, пользуясь систематизаціею, попало бы прямо въ корабль.

Такимъ образомъ, представляется вполне яснымъ даже и для людей, практически незнакомыхъ ни съ ходомъ вообще хлѣбной торговли, ни съ ея вариантами, что Архангельскій портъ, преемникомъ котораго явится Казань, будетъ портомъ самостоятельнымъ, Волжскимъ, Сибирскимъ и даже, если хотите, Московскимъ, особенно, если протянуть Московско-Ярославскую желѣзную дорогу до Волго-Двинской желѣзной дороги, уперевъ послѣднюю на срединѣ между Казанью и Великимъ Устюгомъ.

Таково представляется значеніе Казанской пристани, въ связи съ Архангельскимъ портомъ, сравнительно съ Рыбинскимъ. Но данное положеніе одного порта, никоимъ образомъ, не можетъ умалить значеніе другаго, когда дается новымъ положеніемъ толчекъ къ развитію производительныхъ силъ, которыя до сего времени прозябали.

VII. Нѣкоторыя причины, вслѣдствіе которыхъ заглохъ Архангельскій портъ.

Однако, остаются не разъясненными еще 2 вопроса: 1), насколько кратковременна навигація на Бѣломъ морѣ и 2), какая разница во фрахтахъ изъ Архангельска противъ Петербурга, при отпавкѣ хлѣба въ порта Англіи и другихъ сосѣднихъ съ нею государствъ.

На первый изъ этихъ вопросовъ могутъ служить отвѣтомъ записи Вытегорскаго Округа Пут. Сооб. представляемыя Д-ту шоссейныхъ и водныхъ сообщений о вскрытіи и замерзаніи рѣкъ:

	1883 г.		1882 г.		1881 г.		1880 г.		1879 г.	
	Вскрыт.	Замерз.	Вскрыт.	Замерз.	Вскрыт.	Замерз.	Вскрыт.	Замерз.	Вскрыт.	Замерз.
Р. Ств. Двина.										
у г. Архангельска.	Апр. 27	Окт. 19	Апр. 24	Окт. 13	Апр. 30	Окт. 15	Нѣтъ	свѣдѣній.		
Р. Нева.										
у С.-Петербурга	Апр. 15	Нояб. 22	Март. 30	Окт. 24	Мая 2	Окт. 20	Апр. 12	Окт. 12	Апр. 23	Окт. 14
	1878 г.		1877 г.		1876 г.		1875 г.		1874 г.	
	Мая	Нояб.	Мая	Дек.	Мая	Окт.	Мая	Окт.	Апр.	Нояб.
Р. Ствер. Двина.										
у г. Архангельска.	6	8	3	5	5	28	6	21	29	2
Р. Нева.										
у С.-Петербурга.	Март. 31	Июл. 9	Апр. 15	Дек. 7	Апр. 6	Окт. 29	Апр. 20	Нояб. 8	Апр. 7	Нояб. 10

Приводя эти записи за десятилѣтній періодъ, мы видимъ, что средняя навигація Петербургскаго порта ограничивается 203 днями. Архангельскій портъ открытъ 177 дней. Слѣдовательно, въ отношеніи кратковременности навигаціи по Бѣлому морю, въ сравненіи съ Петербургскимъ портомъ, не можетъ быть и вопроса. Если мы видимъ, что ежегодно вывозится по рѣкамъ, напримѣръ, съ Волги въ Рыбинскъ, въ теченіи 50 дней, болѣе 80 м. п., то неужели въ 100—150 дней самой удобной навигаціи изъ числа 177 дней изъ Архангельска нельзя будетъ увезти на корабляхъ 30—40 м. п., на которые мы на первое время, рассчитывали? Конечно можно, даже несомнѣнно, хотя бы грузовъ явилось вдвое болѣе.

На второй вопросъ, относительно причины разницы фрахта, практика даетъ такой отвѣтъ: если и существовали, въ послѣдніе годы морскіе фрахты изъ Архангельскаго порта дороже, чѣмъ изъ Петербурга отъ 5 коп. до 7 коп. на пудъ хлѣба, *) то это вслѣдствіе того, что Архангельскій портъ считается упраздненнымъ, заброшеннымъ, когда бываетъ предложеніе грузовъ корабельщиками за границей: то: или количество предлагаемаго груза не совпадаетъ съ грузо-подъемностью зафрахтовываемаго корабля, или, на оборотъ, предлагаемое судно не подходит по количеству груза. Значитъ, всю эту неладицу приходится, большею частью, слагивать деньгами, вызывать охотниковъ на принятіе грузовъ увеличеніемъ фрахтовой цѣны; иначе и не могли быть тамъ, гдѣ нѣтъ постоянного прилива грузовъ, гдѣ есть грузы только случайные. Въ Архангельскѣ же, въ случаѣ надобности дополнить недостающее количество до полного груза, вѣтъ ни откуда не получить хлѣба, даже съ платою въ три-дорога за провозъ особенно въ концѣ іюня, іюля и августа; отчего же если не отъ этого и явился вопросъ о продовольствіи сѣвера? Объ обратномъ грузѣ изъ заграницы въ Россію уже и разговоръ нѣтъ: онъ всегда ограничивался только потребностью одной Архангельской губ.; далѣе же въ глубь страны, лѣтомъ, возможно было доставлять развѣ только въ котомкахъ за плечами...

Въ виду такого изолированнаго положенія Архангельскаго порта не только заграничные гости, но и всѣ архангельскіе и вятскіе купцы, которые искони вели тамъ торговлю съ иностранными компаніями, бросали его.

Не будь прервана экономическая связь между портомъ и страной, вслѣдствіе отсутствія путей, тутъ явились бы и грузы и корабли—въ силу взаимныхъ интересовъ; и фрахтъ никогда не былъ бы выше фрахта Петербургскаго порта къ портамъ, лежащимъ на ту сторону Зунда.

*) Изъ Архангельска моремъ существовали фрахты отъ 11 до 15 к. съ пуда, а отъ Петербурга отъ 6 до 9 коп. съ пуда.

Наконецъ, еслибъ даже скептически отнестись ко всѣмъ выше приведеннымъ соображеніямъ, т. е. не довѣрять тому, что дѣйствительно изъ Архангельска фрахтъ понизится когда либо, то и тогда есть выходъ въ томъ, что вся переплата во фрахтѣ, которая нынѣ выражается 25—40 к. на шестипудовую четверть овса, съ лихвой возмѣстится тѣми выгодами въ провозѣ хлѣба, которыя доставить прямой путь съ Волги къ Архангельскому порту. Выгоды эти, какъ мы выше выяснили, будутъ заключаться отъ 2 до 15 к. на пудъ, или отъ 12 до 90 к. на шестипудовую четверть овса, смотря по времени года и по пристани, которая будетъ взята для сравненія, не говоря уже о несравненномъ удобствѣ и скорости доставки, которыя будутъ совмѣщать въ себѣ новый путь.

Здѣсь мы привели сравненіе провоза грузовъ, идущихъ съ Волжскаго бассейна, по тѣмъ грузамъ, которые даетъ означенная шестимилліонная площадь, будутъ находиться, на столько же ближе къ Архангельску, насколько они дальше отъ Волги, вслѣдствіе чего провозъ ихъ еще понижается до весьма значительныхъ размѣровъ.

Отвѣтивъ, насколько возможно кратко, на эти два вопроса, намъ невольно напрашивается на разъясненіе третій, не менѣе интересный вопросъ, именно: почему-же, 100—200 лѣтъ тому назадъ, Архангельскій портъ имѣлъ довольно оживленную отпускную торговлю, между тѣмъ пути сообщенія къ нему были въ то время не лучше, а еще даже хуже, чѣмъ нынѣшніе? На этотъ вопросъ можно отвѣтить слѣдующее: во 1-хъ, 100—200 лѣтъ тому назадъ, до Петра Великаго, съ Волги къ морю не было никакого выхода: тогда не существовало ни Вышневолоцкой, ни Мариинской системы, да и самая Волга, мѣстами, представляла лишь раздолье для разгула казацкой вольницы. Между тѣмъ, Вологодская, Вятская и, частью, Казанская губ., находясь ближе всѣхъ другихъ губерній къ Бѣлому морю, имѣли, сравнительно съ другими областями, большую возможность доставлять свои произведенія гужемъ, во время зимы, къ сплавнымъ рѣкамъ, именно, на Сухону, Югъ, Вычегду, Двину и за тѣмъ уже по этимъ рѣкамъ, весной, купцы сплавливали всѣ эти грузы къ Архангельску своей обычной чередой.

Впослѣдствіи же, когда устроены были Вышневолоцкая, Тихвинская и Мариинская системы и нѣсколько позднѣе на Волгѣ и ея притокахъ явилось пароходство на замѣну лямки и коноводокъ; еще позднѣе построились отъ Волги желѣзныя дороги. И всѣ эти пути направлялись къ Финскому заливу, къ Балтійскому морю, совсѣмъ оставляя въ сторонѣ Бѣлое море. Къ нему, за этотъ новый періодъ, не было проложено ни одной новой тропинки.

Отсюда понятно, почему всѣ грузы, собиравшіеся въ Вятской губерніи, повернули изъ подъ Архангельска въ обратную сторону, все двину-

лось по этимъ новымъ путямъ, не только съ Волги, но и изъ центра Вологодской губерніи, особенно въ послѣдствіи, когда фрахтъ до Петербурга понизился до баснословно дешевой цѣны, на примѣръ: отъ Котельни и Кукарки на р. Вяткѣ нынѣ платится за провозъ водою до Петербурга 25 — 27 коп. съ пуда, тогда какъ изъ этихъ пунктовъ только до Великаго Устюга на р. Двину (350) надо было бы заплатить за гужевую перевозку по 50 к. съ пуда, или же колесить чрезъ Ярославль и Вологду 2,100 верстъ, а чрезъ каналъ принца Виртембергскаго до 3,300 верстъ.

Если богомольцы, посѣщавшіе Соловки, шли по дорогамъ съ котомками и плывя по лѣснымъ рѣчкамъ въ челнокахъ, претерпѣвая на пути всевозможныя мытарства и испытанія, то они, по крайнему мѣру, рассчитывали на отпущеніе самыхъ тяжелыхъ грѣховъ своихъ за всѣ эти лишенія;—а купецъ не можетъ этимъ довольствоваться за свой рискъ и промѣнивать удобное—на мучительное, далекое—на близкое.

Вотъ почему Архангельскій портъ осиротѣлъ и заглохъ.

VIII. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ ШЕСТИМИЛЛІОННОЙ СѢВЕРНОЙ ОБЛАСТИ. ▲

До сихъ поръ мы выясняли преимущественно государственнаго экономическаго значеніе Волжскаго бассейна, лишеннаго дешевыхъ исходныхъ путей къ открытымъ морямъ, и почти ничего еще не сказали объ экономическомъ положеніи и значеніи указанной шестимилліонной области, естественныя границы которой тянутся съ юга и запада на протяженіи 2200 верстъ — отъ Чердыни до Казани по рѣкѣ Камѣ, отъ Казани до Ярославля по Волгѣ, а съ сѣвера естественныя предѣлы ея: Бѣлое море и Печора. Мы не сказали бы ничего болѣе потому, что достаточно однѣхъ вышеобъясненныхъ основаній для того, чтобы, незадумываясь, безотлагательно вести желѣзную дорогу отъ Волги на Сѣв. Двину. Но мы не можемъ не выяснить и другихъ основаній, не менѣе важныхъ, въ виду существующихъ взглядовъ и въ весь сѣверъ, подъ которымъ многіе разумѣютъ одну Архангельскую губернію. По нашему глубокому убѣжденію проведеніе желѣзной дороги съ Волги на Двину, при соединеніи ея съ Ярославлемъ, разомъ разрѣшитъ три весьма важныя задачи, при той же затратѣ капитала, какая потребовалась бы для соединенія одной Казани съ главною сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

Первая изъ этихъ задачъ есть соединеніе Бѣлаго моря съ Каспійскимъ.

Вторая—объединеніе шестимилліоннаго населенія со страной, и *третья*—соединеніе Москвы съ Архангельскомъ, Казани съ Москвою и Бѣлымъ моремъ.

Не вдаваясь въ подробныя разясненія значенія двухъ послѣднихъ задачъ, мы коснемся ихъ лишь слегка съ одной практической стороны. Изъ биржевыхъ свѣдѣній, а также и по статистикѣ М. П. Сообщенія, извѣстно, что одна Вятская губернія отпустила къ Рыбинску:

	Въ 1880 г.	Въ 1881 г.	
	пудовъ	пудовъ	
Ржан. хлѣба, овса и части гречи	11.574,159	7.647,647	} въ среднемъ
Сѣмени льнянаго	1.164,574	1.303,521	
Льна и будели	302,200	306,306	
Итого	13.040,933	9.347,668	11.194,300*)

Однако въ той же Вятской губ. были и такіе года, что сама она получала пособіе на продовольствіе; впрочемъ, это не удивительно, потому что и Самарская губернія—эта общая житница—во время голода потребовала воспособленіе. Но такъ какъ извѣстно, что всякій голодъ, также какъ и чрезвычайно изобильный урожай, есть явленіе исключительное, то мы будемъ держаться свѣдѣній, относящихся нормальному явленію. Приведенныя выше цифры представляютъ по нашему мнѣнію, среднюю норму избытка урожая Вятской губерніи.

Судя по зажиточности населенія и другимъ соображеніямъ, есть основаніе предполагать, что Вятская, Вологодская и Костромская губерніи, сравнительно съ другими, сосѣдними съ ними губерніями: Казанской и Нижегородской, при болѣе благоприятныхъ условіяхъ сбыта произведеній, могутъ сильно идти впередъ по пути экономическаго роста. Казанская же губ., будучи разрѣзанной на три части великими рѣками Волгой и Камой, а Нижегородская—Волгой, Окой и желѣзною дорогой, уже дали все, что могли дать изъ себя; теперь надо искать лишь средствъ для обновленія и оживленія силъ, напримѣръ, хотя бы для Казанской губерніи, надо искать ихъ въ общеніи со сродственнымъ ей сѣвернымъ населеніемъ, съ внутренними рынками и въ соединеніе ея съ открытымъ моремъ.

О сравнительной зажиточности населенія поименованныхъ губерній, лучше всего можно судить по сельско-хозяйственной и промышленной статистикѣ. Хотя, быть можетъ, эта статистика и не представляетъ

*; За прочіе года объ урожай и вывозъ свѣдѣнія не группируются.

абсолютно вѣрныхъ цифръ, но она даетъ хорошую характеристику и вѣрное, относительно, понятие о краѣ.

Статистика сельского хозяйства за 1871 годъ *).

скотоводство.	Костром- ская.	Вятская.	Казан- ская.	Нижего- родская.
На 100 жит. приходится:				
Лошадей	20	29	25	19
Рогатаго скота	37	41	17	17
Овецъ	42	62	63	39
Общее число головъ ро- гатаго скота	1.120,000	3.480,000	1.945,000	1.020,000
Хлѣба собрано всего пуд.: .	2,880,000	10,190,000	6,045,000	4,150,000

Статистика фабричной и заводской промышленности.

производства:	Костром- ская.	Вятская.	Казанская	Нижего- родская.
Льнопрядильное	3,716,000	48,000 ²⁾	1,501,000	39,000
Прядильное и ситцевое .	3,688,000	64,000	212,000 ²⁾	7,700
Кожевенное	530,000	2,122,500	2,927,000	868,000
Свѣчное и мыловаренное .	63,000	158,000	2,355,000	340,000
Писчебумажное.	52,000	240,000	500	3,400
Химическіе, красочные, лаковаренные и другіе .	153,000	605,000	79,000	2,800
Машинное	305,000	382,000	56,000	708,000
Винокуренное	480,000	2,236,000 ¹⁾	758,000	1,260,000
Стекольное	—	100,000	134,000	120,000
Горное	—	2,116,000	—	—
Шерстопрядильное. . . .	—	—	800	71,000
Итого	8,987,000	8,071,500	8,023,300	3,419,900

*) Статистическое обозрѣніе Россійской Имперіи. Изданіе Ильина. 1875 года.

¹⁾ Въ последнее время въ Вятской губ. производство спирта увеличилось въ 1½ раза.

²⁾ Льноводство въ Вятской губерніи нынѣ увеличилось въ 5—6 разъ.

³⁾ Кожевенное производство въ Казани въ последнее время стало уменьшаться.

Насколько могутъ увеличиться скотоводство, хлѣбпроизводительность и, вообще, промышленность при проведеніи желѣзной дороги, можно судить довольно правильно, наприѣръ, о скотоводствѣ и земледѣліи: во-первыхъ, по тѣмъ пространствамъ удобныхъ, но не воздѣланныхъ, земель, лежащихъ подъ лѣсами и кустарникомъ, которымъ нельзя найти конца, подымаясь по различнымъ направленіямъ по верховьямъ лѣсныхъ рѣченоекъ, а также по преобладающей наклонности къ скотоводству, и во вторыхъ—по аналогіи съ живыми фактами, которые мы видимъ въ другихъ мѣстностяхъ съ худшею почвою, при нѣкоторомъ обладаніи лѣсными пространствами; примѣромъ тому можетъ служить Бѣжецкій уѣздъ, Тверской губерніи, чрезъ который прошла Рыбинско-Бологовская желѣзная дорога.

До постройки желѣзной дороги, уѣздъ этотъ отпускалъ овса менѣе 50 тыс. четв., или 300 т. пуд., а нынѣ производительность этого уѣзда удесятирилась. Изъ отчетовъ Рыбинско-Бологовской жел. дороги видно, что изъ Бѣжецкаго уѣзда отправлено разныхъ произведеній земли:

ЧРЕЗЪ СТАНЦИИ.	1881 г.	1882 г.	1883 г.
	ВЪ ПУДАХЪ	ВЪ ПУДАХЪ	ВЪ ПУДАХЪ
Савелино	349,540	240,679	385,728
Бѣжецкъ	1,380,126	1,263,786	1,946,565
Максатиха	237,094	215,986	200,268
Итого	1,966,760	1,720,451	2,532,561

Много можно-бы привести и другихъ примѣровъ, но, такъ какъ подобныя явленія сдѣлались общеизвѣстными, то мы ихъ и не приводимъ.

IX. ГОСУДАРСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНІЕ ВОЛГО-ДВИН-СКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

Главная сила, вызывающая къ усиленію мѣстной производительности конечно заключается въ сравнительно малой разницѣ между мѣстными цѣнами на продукты и цѣнами ихъ въ мѣстахъ сбыта. Чтобы не быть голословными, приведемъ изъ живыхъ фактовъ и примѣровъ, хоть одинъ примѣръ, характеризующій тяжелыя условія въ развитіи земледѣлія на сѣверѣ, гдѣ благоприятствуютъ тому почвенныя и другія естественныя условія.

Напримѣръ, когда бываетъ въ Петербургѣ цѣна на овесъ, въ 6 пуд. вѣса,—5 руб. четверть, тогда, при правильномъ разсчетѣ, покупая овесъ въ Кукаркѣ и Котельничѣ, невыгодно за него платить дороже 2 р. 50 коп., вслѣдствіе массы расходовъ, которыхъ потребуется на всю операцію, именно:

1) Пристанскіе расходы	— р. 25 к.
2) Ущербъ тары	— » 15 »
3) Провозъ съ страхованіемъ, до Рыбинска — »	
10 к., изъ Рыбинска до Петербурга	
15 к. всего 25 коп. за пудъ	1 » 50 »
4) Петербургскія перегрузки, кладовыя и другіе расходы	— » 25 »
5) Барышъ	— » 35 »
<hr/>	
Всего.	2 р. 50 к.

Изъ этого слѣдуетъ то, что цѣлая половина отпускной цѣны уходитъ на протори и волокиты съ мѣста урожая къ мѣсту сбыта. Развѣ это нормальное положеніе сѣвернаго населенія, безъ того находящагося въ сравнительно тяжелыхъ условіяхъ жизни.

Затѣмъ несомнѣнно, что размѣръ разницы мѣстной цѣны на хлѣбъ съ отпускными цѣнами можетъ или убить или воскресить производительность, или-же держать ее въ прозябательномъ состояніи. Кто не знаетъ, что установленіе цѣны на наши сырыя произведенія, въ пунктахъ отпуска ихъ за границу, зависитъ отъ существующихъ цѣнъ на иностранныхъ рынкахъ, слѣдовательно, и наши цѣны на продукты, въ мѣстахъ ихъ произведенія, зависятъ отъ этихъ отпускныхъ портовыхъ цѣнъ и отъ размѣра тѣхъ расходовъ, времени и трудности, которые потребуются для того, чтобы отъ земледѣльца принять, доставить и сдать въ корабль данный продуктъ. И вотъ, вычтя съ крестьянина означенные 2 р. 50 коп. изъ 5-ти рублевой Петербургской цѣны, остается ему на мѣстѣ только 2 р. 50 коп. Но, если мѣстность, гдѣ родится хлѣбъ, глухая, не имѣетъ въ близи современныхъ путей, слѣдовательно и не всегда пользуется конкуренціею пріѣзжихъ покупателей съ мѣстными прасолами и кулаками то крестьянину не рѣдко приходится продавать тотъ же овесъ этимъ мѣстнымъ друзьямъ, по цѣнамъ—2 р., даже по 1 р. 50 к. четверть, вмѣсто 2 р. 60 коп. И кулаки тутъ не виноваты, въ томъ что они пользуются случаями, ибо случаями кто не пользуется; не упускаютъ эти случаи изъ виду даже самые добрѣйшіе, честные крестьяне и самые интеллигентные люди въ своей сферѣ дѣятельности. Это законъ вѣковъ, который газетной ругатней и платонической моралью мы не измѣнимъ; но мы можемъ устранить частое повтореніе подобныхъ случаевъ давленія одной лич-

ности на другую, которая своимъ положеніемъ дѣлается такъ сказать припертою къ стѣнѣ. Устраненіе это состоитъ въ приливѣ въ глухія мѣстности побольше воздуха и свѣта безъ примѣси фальшиваго свѣта заключающагося въ либерально-нигилистической подкладкѣ.

Теперь посмотримъ, что же выйдетъ для населенія *великой Северной области*, когда пройдетъ по ней жел. дор. со всеми современными приспособленіями для перевозки зерна. Мы ограничимся однимъ овсомъ, а по немъ понятно будетъ и обо всемъ остальномъ. Если мы возьмемъ шистипудовый кулъ овса въ Кукаркѣ—Котельничѣ и отправимъ его, мысленно, прямо въ корабль черезъ комиссіонера, то нужно израсходовать:

1) Пристанскіе расходы тѣже	25 к.
2) Тарифъ по желѣзной дорогѣ 350 в. по $\frac{1}{100}$ съ пуда и версты 7 к. за 6 п.	42 »
3) Погрузка на Волгѣ и сгрузка на Двинѣ 2к.	12 »
4) Фрахтъ по Двинѣ 5-4-1=6 коп. съ пуда.	36 »
5) Комиссіонеру въ Архангельскѣ	15 »
6) Барышъ	35 »
Итого	1 р. 27 к.

Положимъ, что въ Архангельскѣ, цѣны на овесъ будутъ ниже Петербурга на 5%, значить 4 р. 75 коп., четв., но и въ такомъ случаѣ крестьянинъ получитъ за свой овесъ на мѣстѣ производства, за вычетомъ съ него вышеозначеннаго расхода, т. е. 1 р. 27 коп. уже не 2 р. 50 коп., какъ получить продавая его въ Петербургѣ, а 3 р. 43 коп. Значить, на 40% болѣе, чѣмъ онъ получаетъ теперь въ лучшемъ случаѣ, не говоря уже о томъ, что если морской фрахтъ изъ Архангельска сравняется съ петербургскимъ, и о томъ, что мѣстнымъ барышникамъ nebude возможности понижать цѣны до крайней степени, тогда само собою разумѣется составитъ еще особое сбереженіе въ пользу земледѣльца около 20%.

Послѣ этого, всякіе дальнѣйшіе комментаріи о полезности Волго-Двинской желѣзной дороги были бы излишни. Но мы, однако, представимъ хотя краткое соображеніе, во 1-хъ, относительно количества грузовъ, менѣе котораго не будетъ при устройствѣ дороги, если она ограничивалась бы только отъ Волги до Двины, во 2-хъ, относительно положенія, какое займетъ эта дорога, если примкнетъ къ ней у Кукарки Московско-Ярославская желѣзная дорога съ вѣтвью на Кинешму, и, въ 3-хъ, какую при этомъ будетъ играть роль Казань, въ сравненіи съ настоящимъ ея положеніемъ. Въ отвѣтъ на эти вопросы будетъ заключаться и объясненіе третьей задачи, о которой мы выше упомянули.

По первому вопросу, мы находимъ, что Волго-Двинская желѣзная дорога, по всѣмъ соображеніямъ, можетъ имѣть грузовъ не менѣе слѣдующаго количества:

а) мѣстныхъ грузовъ, судя по ходу хлѣбнаго дѣла, не считая увеличенія мѣстной производительности, какъ это вышло въ Бѣжецкѣ отъ проведенія желѣзной дороги, не менѣе 10 мил. п.

б) съ Волги и Камы, чрезъ Казань и Кукарку—разнаго хлѣба 20 » »

в) съ низовья Волги, и верховьевъ Бѣлой изъ Зауралья,—изъ юго-западной Сибири хлѣба и другихъ разныхъ грузовъ, какъ то: керосина, рыбы, хлѣба, металловъ и проч. до 4 » »

г) собственно изъ Казани, бѣлой муки, стеариновыхъ свѣчей и мыла (послѣднихъ до 100 т. п.); всего около. . . 1 » »

д) обратныхъ грузовъ черезъ Казань изъ Вятской губ.: сырья, кожъ, сала, льна, кудели, овчины и хлѣба и сѣмени до 3 » »

и е) наконецъ заграничныхъ, колоніальныхъ и другихъ товаровъ, земледѣльческихъ орудій и т. п. отъ 1 мил. до . . . 2 » »

Такимъ образомъ, всѣхъ грузовъ, въ обѣ стороны, есть основаніе рассчитывать не менѣе 40 мил. пуд.

По второму вопросу, или, правильнѣе сказать, во второмъ случаѣ, то есть когда въ эту дорогу упрется Московско Ярославская дорога, количество грузовъ, хотя и увеличится, но далеко не въ той пропорціи, въ какой прибудетъ разстояніе рельсоваго пути, но за то будетъ оживленное передвиженіе малыми партіями разныхъ произведеній и товаровъ изъ одной мѣстности въ другую, а самое главное, будетъ громадное пассажирское движеніе, вслѣдствіе объединенія шестимилліоннаго населенія со страной и соединенія, посредствомъ рельсовъ, такихъ крупныхъ трехъ точекъ, какъ Москва, Архангельскъ и Казань и ближайшее соприкосновеніе съ Вяткой, Костромой, Вологдой, Ярославлемъ, Рыбинскомъ, Нижнимъ Новгородомъ и Иваново-Вознесенскимъ раіономъ. Удобное сообщеніе собственно съ Архангельскомъ, мы разумѣемъ только лѣтомъ, а зимою уже оно ограничивается его предѣльствомъ Великимъ Устюгомъ, которому выпадаетъ на долю играть большую торговую роль.

Точныхъ цифровыхъ данныхъ, которыми бы можно было наглядно доказать осуществимость вышеизложенныхъ соображеній, нѣтъ, какъ нѣтъ ихъ и для желѣзной дороги, строящейся къ новороссійскому порту, который, вмѣстѣ съ лежащей о бокъ съ нимъ богатѣйшею Кубанскою Областью, цѣлые вѣка пустовали и глохнули но, говоря безъ претензій на пророчество, эта область, благодаря проводимой къ Черному морю

через нее изъ сухопутнаго русскаго моря прямой желѣзной дороги, будетъ одной изъ самыхъ богатѣйшихъ, по своей производительности, областей. Между тѣмъ какъ она, такъ и новороссійскій портъ находились въ такихъ же несообразныхъ условіяхъ, какъ и Архангельскъ; къ забросу того и другаго порта сильно помогало то, что объ одномъ прокричали что онъ—вѣчная зима, а о другомъ—всесокрушимый «боръ», и затѣмъ уже продолжалось безсознательное попугайство. Въ самомъ дѣлѣ, какъ тутъ пользоваться дарами природы, которые лежатъ въ 100 верстахъ отъ воротъ, выводящихъ на свѣтъ Божій? А къ морю между тѣмъ заставляютъ васъ возить эти дары за 400—600 верстъ въ Ростовъ-на-Дону и мучиться съ багажемъ.

Х. РОЛЬ КАЗАНИ И ЕЯ ВОЗРОЖДЕНІЕ.

По третьему вопросу—о роли Казани, будетъ ли желѣзная дорога ограничиваться одной линіей отъ Волги на Двину, съ вѣтвью только на г. Вятку, или эта линія, соединенная съ Ярославско-Московскою и Рыбинскою желѣзными дорогами, роль Казани будетъ на половину Рыбинска и на половину Петербурга, ибо для отправки за границу всѣхъ хлѣба будутъ покупать одинаково, какъ въ Архангельскѣ, такъ и въ самой Казани, имѣя въ виду доставку къ порту, вполнѣ обезпеченною срочностью. Тогда теперешнее вялое состояніе Казанской биржи во время лѣта превратится въ оживленное, вслѣдствіе непосредственной связи ея какъ съ открытыми морями, такъ и со всѣмъ ближайшимъ и отдаленнымъ сѣверомъ.

О вліяніи Казани, какъ образовательнаго центра на населеніе новой области, нечего и говорить; оно разумѣется само собою.

Когда въ Казанско-Велико-Устюгскую линію желѣзной дороги упрется Московско-Ярославская желѣзная дорога, съ вѣтвью до Кинешмы, тогда роль и положеніе Казани значительно разширится. Тогда приурочится къ ней все шестимиліонное населеніе, съ Вяткой, Костромой и Вологдой во главѣ и сверхъ соединенія ея съ Архангельскомъ чрезъ Двину, и съ Нижнимъ чрезъ Иваново-Вознесенскъ, а съ Москвою уже въ двухъ направленіяхъ,—черезъ Кинешму и Ярославль, она соединится непосредственно съ Петербургомъ черезъ Рыбинскъ, имѣя на правомъ крылѣ, черезъ узкоколейку,—Вологду.

И такъ Казань соединится не только со всѣми главными внутренними рынками рельсовыми и водными путями, но и съ рынками всего свѣта непосредственно черезъ Бѣлое море. Словомъ, съ осуществленіемъ въ такомъ направленіи сѣти сѣверныхъ желѣзныхъ до-

рогъ, протяженіе коихъ будетъ, сравнительно съ результатами, весьма незначительное: (Волга-Двина 500 вер., и Вятка-Ярославль 550 верстъ). Казань сдѣлается столицей всего сѣвера, а не станціей большаго размѣра, въ родѣ Владиміра, какъ это неизбежно случилось бы съ нею при проведеніи Сибирской желѣзной дороги по берегу рр. Волги и Камы, и когда предполагалось оставлять въ сторонѣ, внѣ всякихъ путей, по южную сторону Камы, 11 мил. жит., а по сѣверную 6 мил. жит.

XI. ОСОБЫЯ ОСНОВАНІЯ.

Съ какой стороны не возьмете на повѣрку предлагаемое распредѣленіе рельсовыхъ путей, въ связи съ водными, вы со всѣхъ сторонъ встрѣчаете взаимное сочетаніе мѣстныхъ интересовъ съ общегосударственными. Распредѣленіе это не выдуманно нами, — оно указывается дѣйствительными, живыми интересами и начертано, въ принципѣ, еще въ 1870 г. Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ, а впоследствии проектировано г. Министромъ Путей Сообщенія.

Засимъ, послѣ мудраго рѣшенія комитетомъ гг. Министровъ вопроса относительно проведенія Сибирской желѣзной дороги изъ Самары на Уфу, становится на очередь вопросъ не столько о Казани со 100 т. ж., сколько о всѣхъ 6 мил. жит., во главѣ коихъ находится и Казань и о томъ, чтобы Бѣлое море возвратить Россіи.

Недаромъ же въ указанномъ распредѣленіи сѣверныхъ путей оказалось впоследствии, по выясненіи специалистами, что оно создаетъ весьма благоприятныя условія и съ военной, стратегической точки, зрѣнія. Во первыхъ, при отбываніи воинской повинности, жители Вятской, Вологодской и Костромской губерній облегчаются новыми путями, въ равной степени облегчается какъ исполненіе этой повинности, такъ и самое передвиженіе молодыхъ людей, при распредѣленіи ихъ начальствомъ по частямъ; во вторыхъ, всѣ войска Казанскаго округа, во всякое время, могутъ двинуться черезъ Ярославль или Кинешму въ Москву или чрезъ Рыбинскъ въ Петербургъ, а во время лѣта, независимо отъ рельсовыхъ путей, волжская флотилія всегда къ полнымъ услугамъ по всему Волжскому бассейну, къ которому примыкаетъ 15 желѣзныхъ дорогъ; въ третьихъ, для стоянки кавалерійскихъ полковъ, по сѣвернымъ линіямъ, будетъ раздолье, какъ въ отношеніи продовольствія, такъ и расквартированія въ крестьянскихъ избахъ и дворахъ, отличающихся просторомъ, удобствомъ и чистотой, въ сравненіи съ центральной Россіей; и

въ четвертыхъ Бѣлое море, будучи открытымъ и въ тылу Балтійскаго, развѣ не можетъ сослужить службу во время войны?

Рядомъ съ этимъ, кромѣ всего сказаннаго, съ экономической точки зрѣнія еще обнаруживаются особые интересы. Такъ извѣстно, что Кинешемскія фабрики и заводы уже начали дѣлать передвиженіе съ праваго берега Волги на лѣвый, сѣверный берегъ, вслѣдствіе того, что, около фабрикъ стало тѣсно, а, главное, стало истощаться топливо, за Волгой же открывается цѣлое лѣсное море, которое, болышею частью страдаетъ не отъ вырубки, а отъ перестоя.

Такимъ образомъ, въ виду простора, дешевизны земель, лѣса и рабочихъ рукъ по линіи дороги изъ Иваново-Вознесенска, Кинешмы къ Вяткѣ потянутся фабрики, а навстрѣчу имъ, какъ естественное слѣдствіе благопріятныхъ условий, потянутся отъ Перми и Вятки механическіе заводы и мастерскія для производства машинъ, земледѣльческихъ орудій, пользуясь услугами въ доставленіи металловъ, изъ сосѣднихъ металлическихъ заводовъ, находящихся въ Вятской и Пермской губерніи, которые ищутъ исхода своимъ произведеніемъ, не говори уже о вѣсковой подготовкѣ во многихъ селеніяхъ Вятской губерніи. столярныхъ мастеровъ, снабжающихъ хозяйственной мебелью почти все Поволжье. Населеніе же Архангельской губерніи не будетъ переносить голодовокъ, а въ обыкновенное время переплачивать за хлѣбъ отъ 2 до 5 р. и болѣе за куль. Эта переплата, если считать только по 3 руб. куль, опредѣляя потребность для 350 т. жителей по $\frac{1}{2}$ кули на человѣка, значить, всего 175 тыс. кулей, составляетъ ежегодную дань болѣе полумилліона рублей! Но все таки главная то бѣда и главный интересъ не въ этомъ полумилліонѣ; Богъ съ нимъ, съ полумилліономъ—Россія переживала и сотни милліоновъ и милліарды, когда еще плечи ея не были отягощены временными обязательствами, когда хлѣбушко нашъ покрывалъ легко полумилліонныя выписки изъ заграницы чужихъ нужныхъ и не нужныхъ произведеній,—а теперь не то уже!

Теперь, въ виду сильной иностранной конкуренціи съ нами въ производствѣ хлѣба намъ надо придвинуть земледѣльческіе площади къ морямъ; удобствомъ и дешевизною провоза—удешевить мѣстную производительность, причемъ все таки не уменьшать отпускъ ибо мы долго, долго еще не можемъ отпускать за море что либо другое, кромѣ богатотвъ земли, слѣдовательно и не можемъ покрывать наши вѣшніе долги за путешествіе и за ввозимыя издѣлія ни чѣмъ, кромѣ произведеній земли.

Выводы изъ вышеприведенныхъ соображеній будутъ сдѣланы особо.

