18743

18.743 1901, IV.

скаго сельскаго хозяйства и развитіе вывоза дадутъ Россіи, какъ это видно изъ примѣра Соединенныхъ Штатовъ, столь выгодный разчетный балансъ, что для упроченія своей валюты Россія не будетъ нуждаться ни въ займахъ, ни въ искусственномъ привлеченіи иностранныхъ капиталовъ.

Итакъ всѣ выгоды и интересы какъ Россіи, такъ и Англіи въ установленіи торговыхъ сношеній, какъ прочнаго основанія мироваго между ними соглашенія.

Часто крупные результаты получаются изъ скромныхъ начинаній.

Въ настоящемъ дѣлѣ начало должно быть положено учрежденіемъ ства въ Лондонѣ русскаго торговаго подворья, гдѣ русскій торговецъ или промышленникъ могъ бы чувствовать себя какъ дома и получить необходимыя по его спеціальности свѣдѣнія. Подворье это должно быть въ почтово-телеграфномъ сообщеніи на русскомъ и англійскомъ языкахъ съ отдѣльными центрами производства въ Россіи. Центры эти уже перечислены раньше; въ каждомъ изъ нихъ должны быть особенный комитетъ и торговая контора снабжающая лица рекомендованныя комитетомъ заграничными паспортами, билетами прямаго сообщенія и сообщающая свѣдѣнія объ англійскомъ рынкѣ.

823544

Изъ русскихъ портовъ Балтійскаго моря должны быть учреждены срочные пароходные рейсы подъ правительственнымъ контролемъ и при условіи чтобы на пароходахъ личный составъ былъ русскій, или, по крайней мѣрѣ, говорящій по-русски. Всего лучше было бы поручить устройство этихъ рейсовъ или Добровольному флоту, или Русскому Обществу Пароходства и Торговли.

Князь Александръ Григорьевичъ Щербатовъ.

1901 года 1 марта.
Васильевское.

Рельсовые пути на Дальнемъ Востокѣ.

I.

Печальныя событія прошлаго года въ Манчжуріи и на русско-китайской границѣ съ поразительною ясностію показали неудовлетворительность нашихъ путей сообщенія на Дальнемъ Востокѣ. Въ самомъ дѣлѣ, достаточно было Китайцамъ построить нѣсколько батарей на правомъ берегу Амура и начать обстрѣливать русскіе рѣчные пароходы чтобы сообщеніе центральной Россіи съ Тихоокеан-

БИБЛІОТЕКА Ученаго Комитета Мин. Фин.
39 Библиотека НКФ СССР

скимъ побережьемъ оказалось прерваннымъ на болѣе или менѣс продолжительный срокъ.

Правда, мы могли поддерживать эти сношенія морскимъ путемъ черезъ Суэцкій каналъ и Индійскій океанъ. Но во-первыхъ, этотъ путь гораздо медленнѣе, а во-вторыхъ, мы могли воспользоваться имъ только потому что не встрѣчали въ этомъ противодѣйствія со стороны морскихъ державъ Западной Европы. Иначе наше положеніе оказалось бы несравненно болѣе затруднительнымъ.

Но событія шли съ поразительною быстротой. За выстрѣлами по русскимъ пароходамъ раздались выстрѣлы по беззащитному Благовѣщенску. Городу нужно было оказать быструю и серіозную помощь, а помощь эта была въ высшей степени затруднительна, такъ какъ кромѣ прегражденнаго Китайцами воднаго пути другихъ путей сообщенія въ Амурской области не существовало; по вьючнымъ тропамъ, по убійственнымъ дорогамъ пришлось спѣшить русскимъ войскамъ на помощь осажденному Благовѣщенску. Затруднительность этого движенія выдвинула на первый планъ вопросъ о мѣстныхъ сообщеніяхъ. Такимъ образомъ на Дальнемъ Востокѣ возникъ цѣлый рядъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ которымъ мы и посвятимъ настоящую статью.

Приступая къ постройкѣ великаго Сибирскаго рельсоваго пути стремились какъ можно быстрѣе закончить это колосальное сооруженіе. Послѣдствіемъ подобнаго стремленія было съ одной стороны начатіе работъ сразу въ нѣсколькихъ пунктахъ, съ другой выборъ очередей для сооруженія тѣхъ или иныхъ участковъ дороги. Прежде всего рѣшено было выстроить тѣ участки желѣзнодорожной линіи которые пролегали по водораздѣламъ между басейнами крупныхъ сибирскихъ рѣкъ. Такимъ образомъ были выстроены участки дороги между Амуромъ (Хабаровскъ) и Тихимъ океаномъ (Владивостокъ), между Иркутскомъ и Байкаломъ и Срѣтенскомъ. Такой способъ постройки представлялъ одну очень крупную выгоду: водные пути дополняли желѣзную дорогу и вмѣстѣ съ нею образовывали непрерывный *паровой* путь между Москвою и Владивостокомъ, давая возможность воспользоваться имъ раньше чѣмъ будетъ выстроена вся линія.

Преслѣдуя эту цѣль, сооруженіе Кругобайкальской желѣзной дороги отодвинули на задній планъ, а черезъ Байкалъ рѣшили устроить паровую переправу, для чего были на обоихъ берегахъ его выбраны удобныя мѣста подъ пристани. Затѣмъ былъ заказанъ пароходъ по типу судовъ производящихъ перевозку желѣзнодорожныхъ поѣздовъ черезъ водныя пространства Западной Европы, между Датскими островами и материкомъ, а въ Америкѣ черезъ проливы между озерами Гуронъ и Эріо у города Детроа. Для уничтоженія же пре-

пятствій происходящихъ отъ замерзаемости Байкала найдено цѣлесообразнымъ прибѣгнуть къ помощи ледокольныхъ сооруженій.

Мысль прекрасная въ теоріи оказалась не совсѣмъ удачною на практикѣ: ледъ на Байкалѣ достигалъ такой значительной толщины и крѣпости что борьба съ нимъ ледоколамъ оказалась не подъ силу; нынѣшнею зимой одинъ ледоколъ былъ настолько испорченъ что пришлось выписывать для него запасныя части изъ Англіи, другой же меньшихъ размѣровъ былъ слишкомъ слабъ чтобы поддерживать сообщенія между двумя берегами. Въ концѣ концовъ пришлось отказаться отъ паровой переправы и замѣнить ее конной. Уже и теперь, когда на востокъ отъ Байкала происходитъ только мѣстное движеніе пасажировъ и грузовъ значительно ослабленное прекращеніемъ навигаціи на Амурѣ, подобный порядокъ далъ почувствовать себя очень тяжело. А что было бы еслибы это случилось во время движенія русскихъ войскъ на Востокъ? Тогда войскамъ пришлось бы двигаться или по трудной Кругобайкальской дорогѣ, или же переправляться по льду, считаясь со свирѣпствующими здѣсь бурями, морозами и образующимися во льду громадными трещинами? Что было бы еслибы этотъ перерывъ случился въ то время, когда восточно-китайская желѣзная дорога была бы закончена постройкою, когда по ней съ востока и съ запада двигалась бы масса грузовъ? Громадныя залежи ихъ образовались бы на обоихъ берегахъ Байкала, и товарному движенію былъ бы нанесенъ тяжелый ударъ.

Нельзя сказать чтобы эти неудобства не предвидѣлись. Еще въ іюнѣ 1887 года на совѣщаніи четырехъ министровъ было признано необходимымъ произвести развѣдки по направленію отъ Иркутска кругомъ Байкала на Верхнеудинскъ или на Петровскій заводъ.

Изысканія эти были возложены на экспедицію подъ начальствомъ инженера Вяземскаго производившаго изысканія для Забайкальской дороги. Въ 1890 году инженеръ Вяземскій представилъ результаты произведенныхъ имъ сокращенныхъ изысканій для обхода Байкала съ юга и развѣдокъ для обхода съ сѣвера. Обходу съ юга давалось предпочтеніе, но при этомъ всетаки оказалось что Кругобайкальская линія должна быть отнесена къ труднѣйшимъ участкамъ Сибирской дороги. По проекту инженера Вяземскаго, линія, начинаясь отъ Иркутска, проходитъ на всемъ своемъ протяженіи въ 282 версты по мѣстности совершенно горнаго характера, пересѣкая нѣсколько хребтовъ окружающихъ Байкалъ, при переходѣ черезъ Зыркызунскій хребетъ на 99 верстѣ отъ Иркутска требуетъ тонель болѣе $3^1/_2$ верстъ, далѣе идетъ по ущельямъ горныхъ рѣчекъ Ильчи и Култука, въ которыхъ полотно должно быть проложено по вертикально нагроможденнымъ скаламъ высотою до ста саженъ, и затѣмъ

пересѣкаетъ многочисленные горные рѣчки и ключи, падающіе съ окружающихъ горъ.

При такихъ условіяхъ стоимость сооруженія Кругобайкальской желѣзной дороги была исчислена въ 25 милліоновъ руб. или свыше 80 т. руб. на версту. Въ послѣдующіе годы изысканія производились инженеромъ Адріановымъ. Назначенныя на 1894 годъ изысканія были отложены и были разрѣшены лишь на 1895 и 1896 года. Они возложены были на инженера Докса. Представленный имъ проектъ мало отличается отъ проекта инженера Вяземскаго.

Въ послѣднее время изысканія на Кругобайкальской желѣзной дорогѣ велись инженеромъ Савримовичемъ и теперь, по словамъ сибирскихъ газетъ, уже закончены, причемъ на участкѣ Мысовая-Переемная, на протяженіи 43 верстъ, линія окончательно намѣчена. Просѣки окончены, приступлено къ производству земляныхъ работъ, заготовлено достаточное количество бутоваго камня и цемента и построено нѣсколько жилыхъ домовъ, казармъ и сторожевыхъ будокъ. Исполненіе проекта линіи спѣшно заканчивается, такъ какъ предполагается весною нынѣшняго года приступить къ постройкѣ.

Если это извѣстіе справедливо, то ему можно только порадоваться, потому что безъ этого соединительнаго звена развитіе желѣзнодорожной сѣти на востокѣ принесетъ мало пользы: пасажирское и товарное движеніе всегда будетъ зависѣть отъ различныхъ случайностей на Байкалѣ, а этого на такой важной въ политическомъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ линіи какъ Сибирская допустить, само собою понятно, нельзя.

Забайкальская желѣзная дорога развѣтвляется на двѣ части: одна идетъ до города Срѣтенска, стоящаго на рѣкѣ Шилкѣ, притокѣ Амура, другая доходитъ до китайской границы и соединяется съ Восточно-Китайскою желѣзною дорогой которая, пройдя по Манчжуріи, доходитъ до русской границы, перейдя ее желѣзнодорожная линія достигаетъ Никольско-Усурійскаго и Владивостока. Такимъ образомъ грузообмѣнъ съ тихо-океанскимъ побережьемъ можетъ совершаться двояко: или по желѣзной дорогѣ черезъ Манчжурію, или воднымъ путемъ по Амуру. Въ этомъ, конечно, нельзя не видѣть крупной выгоды.

Однако, эти выгоды вовсе не такъ велики какъ можетъ показаться на первый взглядъ. Дѣло въ томъ что судоходныя качества Шилки очень не высоки. Рѣка имѣетъ горный характеръ; берега и ложе ея часто скалисты, причемъ каменные утесы нерѣдко опускаются отвѣсно къ водѣ; дно состоитъ преимущественно изъ крупной гальки и усѣяно валунами. Къ крупнымъ неудобствамъ плаванія принадле-

жатъ густые туманы часто клубящіеся въ ущельѣ рѣки и неравномѣрность лѣтняго половодья состоящаго изъ прерывающихся паводковъ идущихъ изъ верхнихъ притоковъ: Онона, Ингоды, Перчи и другихъ, тоже преимущественно съ горнымъ характеромъ. При такихъ условіяхъ судоходство по Шилкѣ дѣлается очень затруднительнымъ, что̀ и пришлось въ минувшемъ году испытать нѣкоторымъ воинскимъ частямъ.

Для устраненія этого неудобства съ одной стороны были приняты мѣры къ улучшенію судоходныхъ условій Шилки, съ другой, по представленію министра Путей Сообщенія Кривошеина, разрѣшено было въ виду неудовлетворительныхъ судоходныхъ условій Шилки произвести изысканія на 450 верстъ далѣе Срѣтенска до станицы Покровской на Амурѣ, откуда судоходство можетъ совершаться уже сравнительно безпрепятственно.

Проведеніе этой дороги въ гористой и безлюдной мѣстности представляетъ много весьма серіозныхъ затрудненій: климатъ здѣсь довольно суровъ, рабочихъ рукъ мало, условія жизни тяжелы. Тѣмъ не менѣе Министерствомъ Путей Сообщенія, судя по газетнымъ извѣстіямъ, утвердительно рѣшенъ вопросъ о постройкѣ желѣзнодорожной линіи между Срѣтенскомъ и Покровскою. Въ основу этого рѣшенія положена необходимость имѣть рельсовый путь до истоковъ рѣки Амура. Къ изысканіямъ этой линіи предполагается приступить весною нынѣшняго года. Такимъ образомъ, кромѣ различныхъ другихъ выгодъ, мы будемъ имѣть запасной довольно благонадежный путь которымъ можно будетъ воспользоваться при загроможденіи грузами Восточно-Китайской желѣзной дороги. Линія эта можетъ имѣть и еще одно чрезвычайно важное значеніе: она поможетъ заселенію Амурской области. До сихъ поръ перевозка переселенцевъ производилась моремъ, и большинство изъ нихъ предпочитало оставаться въ Южно-Усурійскомъ краѣ. Направленіе переселенческаго движенія по Манчжурской желѣзной дорогѣ мало измѣнитъ дѣло, такъ какъ и тогда переселенцы будутъ прежде всего попадать въ тотъ же Южно-Усурійскій край, гдѣ они, вѣроятно, и останутся. При сооруженіи же Срѣтенско-Покровской линіи часть ихъ, несомнѣнно, попадетъ на нее и осядетъ въ пустынной Амурской области. Повторяемъ, пользу и пользу крупную эта дорога принесетъ, но будетъ ли эта польза настолько велика чтобы оправдать затрату десятковъ миліоновъ?

II.

Манчжурская желѣзная дорога, подобно Забайкальской, дѣлится на двѣ вѣтви: одна направляется къ границѣ Приморской области, близь селенія Березовая Падь, откуда соединительною линіей примыкаетъ къ Усурійской желѣзной дорогѣ въ Никольскѣ; другая направляется на Квантунскій полуостровъ и, развѣтвляясь въ свою очередь, достигаетъ Портъ-Артура и Дальняго. Теперь, повидимому, Манчжурской желѣзной дорогѣ суждено получить еще одинъ выходъ. По крайней мѣрѣ *Амурская Газета* со словъ *Ost-Asien* сообщаетъ что проектъ соединенія Сеула рельсовымъ путемъ съ Ви-Чжу (И-Чжоу) (на манчжурской границѣ) окончательно уже выработанъ. Въ силу этого Сибирская желѣзная дорога будетъ имѣть свое естественное продолженіе въ Кореѣ вплоть до гаваней Фузанъ и Чемульпо которыя сдѣлаются первокласными торговыми пунктами. Путь этотъ, по словамъ цитуемыхъ газетъ, будетъ построенъ корейскимъ правительствомъ.

Если этому проекту суждено осуществиться, то первымъ послѣдствіемъ его будетъ усиленіе нашего политическаго вліянія въ Кореѣ, а объ этомъ намъ не мѣшаетъ серіозно позаботиться. Со включеніемъ Манчжуріи въ сферу русскаго вліянія пограничная черта Россіи съ Кореей вмѣсто прежнихъ пятнадцати растягивается болѣе чѣмъ на шестьсотъ верстъ. Уже это одно заставляетъ насъ интересоваться Кореей болѣе чѣмъ какою-либо другою страной.

Не мѣшаетъ вспомнить и нѣсколько фактовъ изъ корейской исторіи. Страна эта съ давнихъ временъ служила яблокомъ раздора между Китаемъ и Японіей. Послѣдняя дѣлала неоднократныя попытки поглотить Корею, и трудно вѣрить чтобы въ будущемъ эти попытки не повторились вновь. Японія всѣми силами стремится сдѣлаться военною державой; она бросаетъ бѣшеныя деньги на вооруженія сухопутной арміи и на увеличеніе своего военнаго флота, а въ этомъ слишкомъ мало гарантіи для сохраненія цѣлости и неприкосновенности Кореи. Между тѣмъ занятіе Кореи Японцами угрожало бы спокойному пользованію Портъ-Артуромъ, создало бы необезпеченность для Манчжурской желѣзной дороги и стѣснило бы наше положеніе въ Китаѣ.

Торговые интересы Россіи въ Кореѣ не велики, но они все же существуютъ и даже растутъ съ каждымъ днемъ. На сѣверо-восточномъ побережьѣ Кореи возникло русское китобойное предпріятіе графа Кейзерлинга получившаго отъ корейскаго правительства значительную концесію на морскомъ берегу; огромныя богатства уступлены ко-

рейскимъ императоромъ русскимъ предпринимателямъ, напримѣръ, лѣсное дѣло Брикнеру, Кузнецову и К°. Русскіе подданные пріобрѣли значительные земельные участки въ недавно открытыхъ корейскихъ портахъ Циннанпо и Мазампо. Общество Китайской Восточной желѣзной дороги устраиваетъ правильные рейсы по корейскимъ портамъ, нѣкоторые изъ которыхъ и раньше посѣщались пароходами г. Шевелева. Все это, несомнѣнно, доказываетъ существованіе русскихъ торговыхъ интересовъ въ Кореѣ.

Положимъ, соединеніе русской желѣзной дороги съ дорогами корейскими въ настоящее время большихъ выгодъ еще не обѣщаетъ, такъ какъ корейскій народъ, при всемъ своемъ трудолюбіи, очень бѣденъ, эта бѣдность еще болѣе усиливается частыми смутами въ странѣ и крайне плохою администраціей. При такихъ условіяхъ торговля съ Кореей особыхъ выгодъ въ данное время обѣщать не можетъ, хотя нѣкоторые русскіе товары могли бы найти въ ней довольно широкое распространеніе, напримѣръ, ситцы, простое сукно, обувь, кожаные товары, мыло и т. д.

Нельзя забывать и того что Корея далеко еще не развернула всѣхъ своихъ производительныхъ силъ. Корея вообще, а Хонкіенская провинція въ частности, издавна пользуется извѣстностію какъ страна очень богатая золотомъ. Американцы получили уже отводы золотоносныхъ площадей, нельзя не пожелать чтобы и Русскіе не остались непричастными къ корейской золотопромышленности. Наконецъ, въ чьихъ бы рукахъ ни находилась эта отрасль промышленности, она при своемъ развитіи увеличитъ зажиточность корейскаго населенія, разовьетъ въ немъ новыя потребности, увеличитъ его покупательную способность, а слѣдовательно сдѣлаетъ торговлю съ Кореей болѣе выгодною.

Однако, въ вопросѣ о соединеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ корейскими не нужно забывать и другой стороны дѣла. Это соединеніе обратитъ корейскіе порты Фузанъ и Чемульпо въ центры міровой торговли. Такое превращеніе можетъ совершиться только за счетъ сокращенія торговыхъ оборотовъ Владивостока и Дальняго. Выгодно ли это для насъ? Чтобы отвѣтить на подобный вопросъ, нужно знать какія отношенія установятся у насъ въ будущемъ къ Кореѣ. Но это неизвѣстно, а потому и вопросъ долженъ остаться открытымъ.

Въ западно-европейской печати явились сообщенія о существованіи отдѣльнаго соглашенія между Россіей и Китаемъ относительно Манчжуріи. Наше Министерство Иностранныхъ Дѣлъ указало что свѣдѣнія о содержаніи этого соглашенія переданы неточно. Это заявленіе лишаетъ возможности судить о достовѣрности того пункта

соглашенія, въ которомъ говорится о предоставленіи Россіи права построить желѣзнодорожную линію въ Пекинъ. Въ подобномъ извѣстіи, однако, нѣтъ ничего невѣроятнаго и слухи о немъ носились еще до послѣдняго вооруженнаго столкновенія съ Китаемъ. Теперь это извѣстіе вновь подтверждаетъ японская газета *Нагасакская Пресса*, говоря что концесія на сооруженіе этой линіи предоставлена русско-китайскому банку, причемъ китайское правительство сохраняетъ за собою право выкупить эту дорогу черезъ тридцать лѣтъ. Постройку линіи, по сообщенію той же газеты, предполагается начать въ Кяхтѣ и вести въ юго-восточномъ направленіи до Пекина.

Разъ признано желательнымъ имѣть желѣзную дорогу вглубь Китая, то это направленіе является наиболѣе желательнымъ во многихъ отношеніяхъ. Прежде всего наши связи съ Монголіей гораздо глубже и прочнѣе чѣмъ съ Манчжуріей. Въ прошломъ году, когда въ Манчжуріи производился разгромъ выстроенной нами желѣзной дороги, въ Монголіи царило относительное спокойствіе и если тамъ появились вооруженныя шайки, то въ общемъ симпатіи населенія все же оставались на нашей сторонѣ, и это очень важно для охраны желѣзнодорожной линіи.

Далѣе, въ случаѣ войны линія эта проходя вдали отъ морскаго берега будетъ обезпечена отъ нападенія непріятельскихъ флотовъ и сухопутныхъ войскъ. Даже въ томъ случаѣ еслибы непріятелю удалось взять Владивостокъ и Портъ-Артуръ Россія имѣла бы возможность всегда бросить въ Пекинъ какое угодно количество войскъ. Само собою понятно что постройка этой дороги сдѣлаетъ Россію господствующею державой въ Китаѣ и дастъ ей такія преимущества о которыхъ въ настоящее время нельзя и мечтать.

Какое бы важное политическое и стратегическое значеніе ни имѣла желѣзнодорожная линія, сооруженіе и эксплоатація ея потребуетъ крупныхъ расходовъ. Если грузовое движеніе на этой линіи будетъ незначительно, если оно не будетъ покрывать расходовъ, то населенію придется нести крупныя, разорительныя для него приплаты. Въ какомъ же положеніи стояла бы Кяхтинско-Пекинская желѣзная дорога? Отвѣтъ на этотъ вопросъ довольно затруднителенъ. Теперь наиболѣе цѣнные китайскіе грузы направляются черезъ Тихій океанъ къ берегамъ Канады, пересѣкаютъ ее по желѣзной дорогѣ, затѣмъ черезъ Атлантическій океанъ достигаютъ Европы. Можно надѣяться что эти грузы попадутъ на новую желѣзную дорогу. Въ пользу этого говорятъ слѣдующія соображенія: перевозка грузовъ по желѣзной дорогѣ не потребуетъ перегрузокъ неизбѣжныхъ при транспортировкѣ ихъ смѣшаннымъ, морскимъ и сухимъ, путемъ; сравнительная высота желѣзнодорожныхъ тарифовъ будетъ до извѣстной степени

окупаться съ одной стороны уменьшеніемъ страховыхъ премій, а съ другой болѣе быстрымъ обращеніемъ капиталовъ. Наконецъ, желѣзнодорожная перевозка не требуетъ такой прочной, а стало быть и цѣнной укупорки, какъ морская.

Съ проведеніемъ новой желѣзной дороги было бы сохранено старое значеніе Кяхты, а вмѣстѣ съ тѣмъ наша сухопутная торговля съ Китаемъ получила бы новый толчекъ для своего развитія. Русскіе товары не идущіе теперь дальше Урги или Колгана получили бы возможность проникать въ глубь Китая. Наконецъ, явилась бы возможность вывозить туда громоздкіе и малоцѣнные грузы, напримѣръ, лѣсъ, о чемъ теперь и думать нельзя.

Нашъ торговый флотъ находится вообще въ довольно жалкомъ положеніи, и какія бы усплія ни употребляло общество Китайской Восточной желѣзной дороги для развитія пароходства въ Тихомъ Океанѣ, можно безошибочно сказать что морское продолженіе Сибирскаго рельсоваго пути попадетъ въ руки Японцевъ, Американцевъ, Англичанъ и т. д. Постройка же Кяхтинско-Пекинской линіи отдала бы въ наши руки подвозъ грузовъ изъ Китая къ Сибирской дорогѣ и въ обратномъ направленіи.

Вотъ тѣ выгоды которыя можетъ дать эта линія.

Невольно является вопросъ: стоитъ ли намъ хлопотать о развитіи европейско-китайскаго транзита? Увеличивая доходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не вызоветъ ли онъ для насъ другихъ затрудненій которыя не окупитъ увеличивающаяся доходность желѣзныхъ дорогъ.

Опасность отъ этого транзита можетъ быть двоякая. Во-первыхъ, удобное желѣзнодорожное сообщеніе съ Китаемъ можетъ вызвать въ него наплывъ западно-европейскихъ издѣлій и создать совершенно нежелательную для нашей промышленности конкуренцію даже въ отдаленныхъ отъ моря провинціяхъ Китая, куда раньше эти издѣлія или не проникали вовсе, или же проникали въ самомъ ограниченномъ количествѣ.

Эту опасность мы не считаемъ слишкомъ большою: вѣдь эта желѣзная дорога будетъ *наша*, слѣдовательно *мы* можемъ устанавливать на ней какіе угодно тарифы для перевозки грузовъ, а при такихъ условіяхъ отъ насъ будетъ зависѣть допустить или не допустить приливъ тѣхъ или иныхъ грузовъ.

У многихъ еще хорошо сохранился въ памяти закавказскій транзитъ ведшій къ тому что Россія наводнялась безпошлинными иностранными товарами. Вотъ эти-то воспоминанія о закавказскомъ транзитѣ и вызываютъ опасенія чтобы къ подобнымъ же послѣдствіямъ не привело и существованіе европейско-китайскаго транзита. Однако,

и эти опасенія не выдерживаютъ серіозной критики. Во-первыхъ, Амурскій край слишкомъ удаленъ отъ Европейской Россіи чтобы можно было опасаться наплыва черезъ него безпошлинныхъ товаровъ; а во-вторыхъ, въ Манчжуріи мы имѣемъ уже *заамурскую* таможенную стражу, такимъ образомъ русско-китайская граница оберегается съ двухъ сторонъ, чего мы не видимъ ни на одной другой границѣ, а при подобныхъ условіяхъ развитіе контрабанды дѣлается мало вѣроятнымъ.

III.

Кромѣ всѣхъ перечисленныхъ нами желѣзнодорожныхъ проектовъ въ сибирскихъ газетахъ говорилось о предположеніи построить и другія желѣзнодорожныя линіи. Говорилось что для соединенія Амурской области съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ предполагается провести рельсовый путь отъ одной изъ станцій Забайкальской желѣзной дороги къ Благовѣщенску по правому берегу Амура. Противъ такого проекта можно представить много весьма серіозныхъ возраженій.

Въ самомъ дѣлѣ, эта линія не достигла бы главной своей цѣли, не помогла бы заселенію Амурской области, или помогла бы ему въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ. Правда, доступъ переселенцамъ на Амурѣ при помощи этой дороги облегчился бы, но осѣдать вдоль ея линіи и пользоваться всѣми преимуществами желѣзнодорожнаго пути они не могли бы.

Наконецъ, является вопросъ: настолько ли будетъ безопасна Манчжурія въ будущемъ чтобы строить въ ней новыя русскія желѣзныя дороги? Если разчитывать на безопасность нельзя, то, конечно, сооружать этой линіи совершенно не стоитъ, такъ какъ кромѣ убытковъ она ничего дать не можетъ. Если же, наоборотъ, мы увѣрены въ томъ что создадимъ безопасность въ Манчжуріи, что повтореніе печальныхъ событій прошлаго года станетъ невозможнымъ, то для постройки желѣзной дороги можно выбрать другое болѣе короткое и болѣе выгодное направленіе, напримѣръ, линію идущую отъ Благовѣщенска на югъ къ Цицикару или, говоря вѣрнѣе, на пересѣченіе магистрали Манчжурской желѣзной дороги.

Эта линія была бы короче, постройка ея обошлась бы дешевле, она облегчила бы доступъ переселенцамъ въ Амурскую область, дала бы возможность свободно переходить грузамъ съ воднаго амурскаго пути на Манчжурскую желѣзную дорогу и обратно, что въ свою очередь избавило бы ее отъ образованія грузовыхъ залежей. Амурская

область, какъ извѣстно, до сихъ поръ не можетъ еще обойтись своимъ собственнымъ хлѣбомъ и нуждается въ сельскохозяйственныхъ произведеніяхъ сосѣдней Манчжуріи. Чѣмъ дешевле будетъ хлѣбъ въ Амурской области, тѣмъ шире разовьется въ ней промышленность. Теперь можно разработывать только очень богатые пріиски, а тогда будетъ прибыльнымъ работать и менѣе богатые пески. Въ пользу этой дороги можно привести много и другихъ весьма вѣскихъ соображеній.

Гораздо менѣе понятенъ другой выдвинутый въ послѣднее время проектъ постройки рельсовой линіи отъ Хабаровска до станицы Михайло-Семеновской, говоря точнѣе, до устья Сунгари. Что эта рѣка будетъ имѣть громадное значеніе въ военномъ и торговомъ отношеніи сомнѣваться нельзя.

Многоводная Сунгари не безъ нѣкотораго основанія принимается Китайцами за главную рѣку, а Амуръ только за ея притокъ. Какъ уже доказали опыты, Сунгари способна для судоходства на большомъ протяженіи. Рѣка и ея притокъ Нонни обладаютъ слабымъ теченіемъ; ихъ нижнія и среднія линіи извиваются по равнинамъ съ обширными рѣчными долинами, изобилуютъ широкими плесами и обладаютъ надежною глубиной могущею выдержать плаваніе большихъ пароходовъ и грузовыхъ баржъ съ осадкою до четырехъ футовъ. Судоходное протяженіе отъ устья до Бодунэ (близь впаденія Нонни) и отъ устья Нонни до Мергеня считаютъ до 2000 верстъ; на этомъ протяженіи пароходство можетъ захватить всѣ главные административные и промышленные центры Манчжуріи: Санъ-Синь, Бодунэ, Цицикаръ и Мергень, сплавными же путями по верхней части Сунгари-Гиринъ, а по притоку Мудань и Нингуту.

Еслибы отъ впаденія Сунгари до Хабаровска Амуръ былъ не судоходенъ, то проведеніе желѣзной дороги къ ея устью было бы еще понятно; но судоходство по Амуру въ этомъ мѣстѣ производится безпрепятственно, и китайскія джонки съ Сунгари совершенно свободно достигаютъ хабаровской пристани. Можетъ быть при составленіи этого проекта руководились желаніемъ облегчить переходъ сунгарійскимъ грузамъ на желѣзную дорогу? Но и въ этомъ едва ли можетъ быть какая-нибудь надобность, такъ какъ магистраль Манчжурской желѣзной дороги пересѣкаетъ Сунгари у Харбина. Зачѣмъ же идти грузамъ кружнымъ путемъ черезъ Хабаровскъ, когда для нихъ открытъ прямой путь?

Сунгари важна для насъ какъ водный путь, и имъ нужно воспользоваться въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Послѣ прошлогоднихъ событій зашла рѣчь о томъ чтобы завести на Амурѣ рѣчныя канонерскія лодки. Мысль эта, несомнѣнно, прекрасная, и онѣ на Сун-

гари могутъ оказать несомнѣнную пользу, конечно, въ то только время, когда рѣка будетъ свободна отъ ледянаго покрова. Въ это время канонерки могутъ плавать и по Амуру. Зимою же, когда замерзнутъ Амуръ и Сунгари, желѣзная дорога пользы не пренесетъ, ни въ военномъ, ни въ торговомъ отношеніи.

Бросая бѣглый взглядъ на всѣ проекты сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей, мы видимъ что они имѣютъ далеко не одинаковую важность: сооруженіе нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, напримѣръ, Кругобайкальской, должно быть начато немедленно, постройка же другихъ рельсовыхъ путей можетъ быть отодвинута на болѣе или менѣе значительный срокъ. Опредѣлить относительную важность каждаго рельсоваго пути, установить извѣстную постепенность въ ихъ постройкѣ одна изъ самыхъ неотложныхъ нашихъ задачъ на Дальнемъ Востокѣ, отъ правильнаго рѣшенія которой будетъ зависѣть твердость нашего положенія въ этомъ краѣ.

Н. Емельяновъ.

Агонія Австріи.

XVII сесія австрійскаго рейхсрата приступила къ дѣятельности. Отъ предыдущей сесіи ее отдѣляетъ перерывъ въ девять мѣсяцевъ. За это время страна, видимо, успѣла не только оправиться отъ тревогъ предшествующаго сезона парламентской жизни, но и запастись новыми силами которыя и не замедлили проявиться... Настоящая сесія происходитъ, какъ извѣстно, при обновленномъ составѣ представителей. Были выборы по обыкновенію страстные и бурные: нѣсколько человѣкъ дорого заплатили жандармеріи за свои преувеличенныя понятія о свободѣ мысли и воли гражданъ конституціоннаго государства. Но это обычное явленіе; оно никого не смутило и нисколько не повліяло на результаты выборовъ которые между тѣмъ значительно измѣнили прежнюю картину австрійскаго рейхсрата. Народные представители въ новомъ рейхсратѣ, сравнительно съ предыдущими, сплотились съ большей отчетливостію. Такъ вся лѣвая сторона и часть центра залы заняты чисто нѣмецкими группами, къ нимъ же примкнули Италіянцы изъ Истріи и смѣшанныя группы соціалистовъ. Центръ по обыкновенію занятъ нейтральною нѣмецко-католическою партіей которая понесла на выборахъ тяжелыя потери. Вся правая сторона рейхсрата принадлежитъ Славянамъ, количество которыхъ на этотъ разъ весьма немногимъ меньше Нѣмцевъ. Но эта внѣшняя сплоченность народныхъ представителей различныхъ націо-