

24587.

24587

(Lepidoptera, 11
1907, 1).

1862
(Robert. K. Rice. Esq.)

RECEIVED
JAN 10 1862
U. S. DEPT. OF AGRICULTURE

(Сборн. конс. дон.
1908, I).
24587 76452

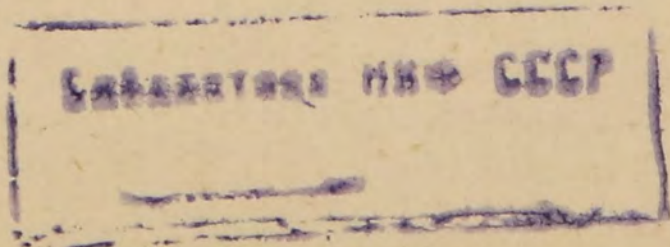
Проектъ канала между Рейномъ и Эльбою.

(Донесеніе вице-консула въ Гамбургъ).

Въ германскомъ рейхстагѣ вновь ожидается, по слухамъ, внесеніе неоднократно уже обсуждавшагося, но доселѣ не принятаго проекта такъ-называемаго „Средиземнаго канала“ (Mittellandkanal) между Рейномъ и Эльбою. Въ виду громаднаго экономическаго значенія этого сооруженія, проектъ вызываетъ понятный интересъ въ политическихъ и торговыхъ сферахъ, выражающійся въ пространныхъ посвященныхъ этому вопросу статьяхъ повременной печати. Въ связи съ высказываемыми по этому поводу соображеніями исключительно мѣстнаго характера, полемика о значеніи канала даетъ обильный и весьма интересный матеріалъ по вопросу о томъ, какую роль въ настоящее время играютъ вообще водные пути сообщенія, могутъ ли они выдерживать конкуренцію желѣзныхъ дорогъ и въ чемъ выражается взаимодѣйствіе тѣхъ и другихъ.

Проектируемый каналъ, соединяя Эльбу съ Рейномъ, долженъ дополнить и завершить систему каналовъ, соединяющихъ рѣки Средней и Восточной Германіи, связавъ непрерывнымъ воднымъ путемъ Рейнъ съ Вислою.

Впервые проектъ о сооруженіи канала обсуждался въ прусскомъ ландтагѣ въ 1886 году и былъ тогда въ принципѣ принятъ. Тогда же приступили къ проведенію открытаго затѣмъ въ 1899 году канала отъ Дортмунда до рѣки



Эмса, составляющаго часть будущаго Средиземнаго канала. Въ настоящее время остается соединить этотъ каналъ, съ одной стороны, съ Рейномъ, гдѣ его начало предполагается у города Лара, а съ другой—съ рѣкою Эльбою, проведя отъ него отдѣльныя развѣтвленія къ расположеннымъ вблизи городамъ: Миндену, Линдену, Вюльфелю, Гильдесгейму, Лерте, Пейне и Магдебургу.

Сооруженіе первой части канала, отъ Дортмунда до Рейна, несмотря на небольшое протяженіе, составляющее не болѣе 40 километровъ, сопряжено, однако, съ значительными расходами, такъ какъ здѣсь каналъ долженъ пройти по весьма густо населенной мѣстности, и, кромѣ того, въ этой части предполагается устройство 7 шлюзовъ для поднятія уровня канала отъ его начальной высоты, въ 22 метра, до 56 метровъ. Вслѣдствіе этого, стоимость этой части канала исчисляется въ 45.500.000 марокъ, что составляетъ около 1.147.000 марокъ на километръ.—Отъ рѣки Эмса каналъ приметъ направленіе на сѣверо-востокъ вдоль глубокой долины рѣки Гаазе, пересѣчетъ ее сѣвернѣе Оснабрюка по мосту, затѣмъ повернетъ на юго-востокъ, обойдетъ городъ Минденъ, пересѣчетъ по мосту рѣку Везеръ на 12,3 метра выше уровня ея, направится вдоль водораздѣла рѣкъ Везера и Лейна, перейдетъ по мосту черезъ эту послѣднюю рѣку, пройдетъ черезъ первый шлюзъ около города Бухгольца, гдѣ уровень достигнетъ наивысшаго подъема въ 56,6 метра, и затѣмъ, придерживаясь направленія желѣзной дороги Лерте-Орбисфельде, пересѣкая по мосту рѣку Аллеръ и прорѣзая водораздѣлъ Везера и Эльбы, снова посредствомъ 4 шлюзовъ понизится до 37,4 метра, составляющихъ уровень Эльбы, въ которую каналъ впадетъ у города Гейнрихсберга, противъ устья Пляускаго канала, соединяющаго Эльбу съ западною водною системою. Сооруженіе этой второй части Средиземнаго канала, протяженіе которой составляетъ 225 километровъ, въ виду бла-

гопріятныхъ топографическихъ и экономическихъ условій пересѣкаемой мѣстности, согласно смѣтѣ, должно обойтись, на каждый километръ, дешевле, а именно, всего въ 211.000.000 марокъ, изъ которыхъ около 20.000.000 пойдутъ на углубленіе и канализацію русла рѣки Везера отъ Гамельна до Миндена.—Размѣры проектируемаго канала, въ соотвѣтствіи съ сооруженною уже частью его, будутъ слѣдующіе: глубина воды—2,5 метра; ширина по дну—18 метровъ; ширина по поверхности воды—30 метровъ; разстояніе отъ уровня воды до переходящихъ черезъ каналъ мостовъ—4 метра. Благодаря такимъ размѣрамъ, по каналу будутъ ходить суда, подъемною силою отъ 600 до 750 тоннъ вмѣстимости.

Громадное экономическое значеніе Средиземнаго канала, какъ для всей Германіи вообще, такъ, въ частности, для расположеннаго въ Вестфаліи промышленнаго центра, настолько очевидно, что оно не оспаривается даже убѣжденными противниками сооруженія. Уже въ настоящее время обширная желѣзнодорожная сѣть, обслуживающая промышленный районъ, находящійся на правомъ берегу Рейна между городами Обергаузомъ и Унною, оказывается неудовлетворяющею своему назначенію, въ виду постоянно увеличивающихся производительности и размѣровъ сосредоточенныхъ здѣсь фабрикъ и заводовъ и обусловленной этимъ чрезвычайной густоты населенія. Хотя участокъ этотъ составляетъ лишь одну пятидесятую часть площади всей Германіи, численность населенія его составляетъ одну двадцать вторую часть общаго народонаселенія Имперіи. Достаточно упомянуть, что въ этомъ районѣ расположены извѣстные заводы Круппа и Вестфальскія каменно-угольные копи, выпускающія въ настоящее время ежегодно свыше 50.000.000 тоннъ угля, между тѣмъ какъ еще въ 1840 году производство ихъ не превышало 1.000.000, а въ 1870 году—12.000.000 тоннъ. Этимъ цифрамъ соотвѣтствуютъ также данныя объ оборотахъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, перево-

зившихъ въ 1897 году, въ районѣ рѣки Руръ, до 73.000 тоннъ на километръ желѣзной дороги, между тѣмъ какъ средняя цифра для остальной Германіи составляла лишь 6.800 тоннъ. Цифры эти наглядно доказываютъ пользу, которую принесла бы этой мѣстности водная артерія, дающая возможность перевозить большее количество грузовъ, чѣмъ рельсовый путь, и притомъ по болѣе дешевой провозной цѣнѣ.

Не менѣе очевиднымъ представляется значеніе предполагаемаго канала для Сѣверной Германіи и особенно для Восточной, хотя здѣсь обще-государственная выгода отчасти затрагиваетъ интересы отдѣльныхъ группъ населенія и вслѣдствіе этого встрѣчаетъ упорную оппозицію съ ихъ стороны. Въ особенности это относится къ партіи аграріевъ, опасющихся усиленія въ Восточной Германіи конкуренціи хлѣбныхъ злаковъ, привозимыхъ изъ заморскихъ странъ. Опасеніе это основано на томъ обстоятельстве, что уже теперь побережье Рейна снабжается почти исключительно заморскимъ хлѣбомъ, которому дешевый водный путь открылъ бы также доступъ и на рынки Восточной Германіи. Опасенія эти, однако, опровергаются практикою транспорта по существующимъ воднымъ путямъ. Опытъ показываетъ, что всѣ пересѣкающія Восточную Германію рѣки отъ Травы до Вислы, равно какъ соединяющіе ихъ каналы, служатъ, главнымъ образомъ, дѣлу вывоза за границу нѣмецкаго хлѣба; ввозится же иностранный хлѣбъ исключительно по Рейну и Эльбѣ, изъ которыхъ послѣдняя уже теперь соединена съ восточною рѣчною системою посредствомъ Плѣускаго канала. Если, тѣмъ не менѣе, въ настоящее время иностранный хлѣбъ не проникаетъ дальше эльбскихъ портовъ, то, очевидно, Средиземный каналъ этого не измѣнитъ. Поэтому опасенія аграріевъ остаются въ силѣ только въ отношеніи участка, расположеннаго между Эльбою и Рейномъ; но, въ виду незначительности разстоянія этого участка отъ Рейна, Везера, Эльбы и ихъ притоковъ, доставка къ нему

грузовъ по желѣзной дорогѣ и такъ обойдется не на много дороже, чѣмъ по проектируемому каналу. Изъ изложеннаго слѣдуетъ, что опасенія аграріевъ едва ли заслуживаютъ вниманія. Аграріи къ тому же совершенно упускаютъ изъ виду, что Средиземный каналъ въ послѣдствіи можетъ оказаться весьма крупнымъ факторомъ въ дѣлѣ развитія сельскаго хозяйства среднихъ и восточныхъ провинцій. Приводимые сторонниками канала по этому поводу доводы, главнымъ образомъ, основываются на томъ фактѣ, что, не находя сбыта въ Восточной Германіи, произрастающій тамъ хлѣбъ вывозится ежегодно въ значительномъ количествѣ въ Англію и Скандинавскія государства, между тѣмъ какъ спросъ на западныхъ рынкахъ Германіи удовлетворяется иностранными продуктами. Обстоятельство это обуславливается, во-первыхъ, вывозными преміями, выдаваемыми германскимъ правительствомъ, съ 1894 года, въ формѣ разрѣшенія на беспошлинный ввозъ изъ-за границы равнаго вывозимому количества хлѣба, и, во-вторыхъ, дороговизною доставки хлѣба по желѣзной дорогѣ изъ восточныхъ производительныхъ центровъ на западные потребительные рынки. Транспортъ грузовъ по каналу будетъ значительно дешевле желѣзнодорожнаго. Такъ, доставка хлѣба, на примѣръ, изъ Бромберга до Герне составляетъ 38,30 марки, по каналу же она будетъ обходиться лишь 13,70 марки. Для мѣстностей, расположенныхъ восточнѣе Бромберга, на примѣръ, для Данцига, наиболѣе дешевымъ транспортомъ грузовъ въ Вестфалію явится, тѣмъ не менѣе, транспортъ морской, причемъ, однако, слѣдованіе по Эмсу и каналу отъ Дортмунда до Рейна окажется болѣе выгоднымъ, чѣмъ по единственному существующему теперь пути черезъ Роттердамъ и по Рейну. По произведеннымъ расчетамъ, къ Средиземному каналу направятся грузы всѣхъ тѣхъ мѣстностей Восточной Германіи, изъ которыхъ доставка по желѣзной дорогѣ до Данцига обходится по крайней мѣрѣ на 2,50 марки дороже, чѣмъ

до Бромберга. Хотя изложенныя данныя и соображенія являются вѣскимъ и вполне состоятельнымъ доводомъ въ пользу канала, но, однако, не слѣдуетъ забывать, что съ ними можно будетъ считаться только тогда, когда будетъ отмѣнена упомянутая выше вывозная премія. Практическое примѣненіе этой мѣры привело къ тому, что свидѣтельства на беспошлинный ввозъ иностраннаго хлѣба стали продаваться наравнѣ съ бумажными цѣнностями и, въ зависимости отъ спроса и предложенія, достигали иногда очень высокихъ цѣнъ, доходившихъ часто почти до полного размѣра таможенной ставки, т. е. 35 марокъ. Значеніе преміи для прусскаго сельскаго хозяина явствуется изъ слѣдующаго примѣра. Если доставка хлѣба отъ мѣста производства его до Данцига стоитъ 5 марокъ, а изъ Данцига до англійскихъ рынковъ 7 марокъ, то собственникъ товара, направляющій его въ Англію,—за вычетомъ 12 марокъ за доставку, при оптовой цѣнѣ хлѣба въ Англіи въ 130 марокъ,—получаетъ чистаго барыша 118 марокъ; къ этому прибавляется сумма, вырученная за продажу вывознаго свидѣтельства, составляющая до 30 марокъ; такимъ образомъ, общая чистая выручка составляетъ 148 марокъ. Если хлѣбъ направляется не въ Англію, а на потребительные рынки Западной Германіи, то, вмѣсто заграничной цѣны въ 130 марокъ, продавецъ получаетъ за товаръ увеличенную на сумму ввозной пошлины цѣну въ 165 марокъ. Изъ нея должны быть удержаны расходы по доставкѣ хлѣба по желѣзной дорогѣ, составляющіе около 40 марокъ, такъ что въ пользу продавца остается только 125 марокъ, въ виду чего онъ, понятно, предпочитаетъ вывозить свой хлѣбъ въ Англію. При удешевленной доставкѣ по каналу, которая составляла бы около 17 марокъ, получился бы чистый доходъ въ размѣрѣ 148 марокъ, равный цѣнѣ, получаемой отъ продажи хлѣба въ Англіи при существованіи вывозной преміи, но значительно превышающій ту цифру выручки, которая получилась бы, въ слу-

чаѣ отмѣны преміи. Впрочемъ, если бы даже оказалось, что въ окончательномъ итогѣ связанные съ проведеніемъ Средиземнаго канала для германскаго сельскаго хозяйства выгоды и ущербы взаимно уравниваются и не имѣютъ того практическаго значенія, которое предсказываютъ этому сооруженію сторонники его, то и въ такомъ случаѣ едва ли правительство уступитъ требованіямъ аграріевъ и откажется отъ осуществленія проекта, такъ какъ польза его для обрабатывающей промышленности не подлежитъ никакому сомнѣнію и оспаривается только тѣми, кто считаетъ каналы вообще устарѣлыми путями сообщенія, не выдерживающими конкуренціи желѣзныхъ дорогъ.

Объ этихъ общихъ соображеніяхъ будетъ еще упомянуто ниже. Теперь же надлежитъ остановиться на сопоставленіи положенія сельскохозяйственной и фабричной промышленности въ современной Германіи. По имѣющимся даннымъ, изъ всего населенія Пруссіи сельскимъ хозяйствомъ занималось: въ 1816 году — 78%, въ 1849 году — 64%, въ 1867 году — 48%, въ 1882 году — 42%, а въ 1895 году — 35%. Соразмѣрно упадку сельскаго хозяйства постепенно расширялась фабричная промышленность, занимая все бѣльшую часть населенія; тѣмъ не менѣе, до второй половины XIX столѣтія численность деревенскаго населенія увеличивалась немногимъ медленнѣе, чѣмъ городского; въ Пруссіи, на примѣръ, приростъ населенія, за время съ 1816 года по 1858 годъ, составлялъ въ городахъ 81%, а въ деревнѣ — 67%. Обильный событіями 1870 годъ, сообщивъ новое направленіе экономической жизни Германіи, совершенно пріостановилъ ростъ сельскаго населенія, между тѣмъ какъ населеніе городовъ стало съ этого года увеличиваться съ чрезвычайною быстротою, такъ что отношеніе городского къ общему народонаселенію страны съ 36% повысилось до 54%. Благодаря усилившемуся движенію къ промышленнымъ центрамъ, въ Германіи въ 1900 году оказалось 33 города съ

населеніемъ свыше 100.000 жителей, между тѣмъ какъ такихъ городовъ въ 1871 году насчитывалось только 8, и жители этихъ городовъ составляли въ 1871 году только 5⁰/₀, а въ 1900 году—уже 11⁰/₀ общей численности германскаго народонаселенія. При современныхъ условіяхъ труда это явленіе представляется настолько естественнымъ и неизбежнымъ, что правительство не можетъ не считаться съ нимъ и жертвовать интересами промышленности ради поддержанія сельскаго хозяйства, постепенно лишшагося своего значенія. Для того же, чтобы при сказанныхъ условіяхъ оцѣнить по достоинству важность непрерывнаго воднаго пути по всей странѣ, достаточно имѣть въ виду, что ископаемые богатства Германіи находятся преимущественно на ея окраинахъ и что перенесеніе сырого матеріала отъ мѣстъ добычи къ мѣстамъ обработки или потребленія (каменный уголь) оплачивается только при наличности дешевыхъ путей сообщенія.

Признавая необходимость дешевыхъ путей сообщенія для успѣшнаго развитія обрабатывающей промышленности, многочисленная партія изъ числа противниковъ Средиземнаго канала оспариваетъ, однако, преимущества въ этомъ отношеніи искусственныхъ водныхъ путей, утверждая, что они не выдерживаютъ конкуренціи съ желѣзными дорогами, что отъ нихъ страдаетъ доходность желѣзныхъ дорогъ, когда конкуренція оказывается возможною и, наконецъ, что сооруженіе каналовъ сопряжено съ расходами, не соотвѣтствующими приносимой ими пользѣ. Изъ полемики и статей по поводу этого спорнаго пункта мы заимствуемъ слѣдующія данныя,—Мнѣніе о превосходствѣ желѣзныхъ дорогъ надъ каналами сложилось послѣ первыхъ крупныхъ успѣховъ рельсовыхъ путей и считалось неоспоримымъ вплоть до середины семидесятыхъ годовъ минувшаго столѣтія, когда высокіе тарифы и опасеніе возможнаго, при отсутствіи конкуренціи, дальнѣйшаго повышенія ихъ вызвали реакцію въ пользу

водныхъ путей сообщенія. Благодаря этой реакціи, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ и по каналамъ за время съ 1875 года по 1895 годъ возросло почти въ одинаковой степени, выражаясь для первыхъ въ увеличеніи съ 10.900 милл. тонна-километровъ до 26.500, т. е. на 143⁰/₀, а для вторыхъ— съ 2.900 милл. тонна-километровъ до 7.500, т. е. на 159⁰/₀, хотя за это время желѣзнодорожная сѣть постоянно и значительно расширялась, между тѣмъ какъ протяженіе водныхъ путей оставалось неизмѣннымъ. Значительность грузооборотовъ водныхъ путей обуславливается, конечно, дешевизною передвиженія по нимъ грузовъ, которая, съ своей стороны, объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что плата, взимаемая за пользованіе водными путями, значительно ниже желѣзнодорожныхъ тарифовъ; благодаря этому, желѣзные дороги приносятъ прусскому правительству доходъ, покрывающій не только стоимость оборудованія и процентъ на погашеніе капитала, но и даютъ еще значительную чистую прибыль; сборъ же за пользованіе водными путями исчисляется лишь на теченіе процентовъ съ капитала, израсходованнаго на сооруженіе и содержаніе шлюзовъ, пристаней и т. п. приспособленій, безъ погашенія затраченныхъ средствъ, и на самомъ дѣлѣ никогда не достигаетъ установленной закономъ предѣльной нормы. Оставляя въ сторонѣ вопросъ о томъ, правильно ли поступаетъ прусское правительство, пользуясь желѣзными дорогами, какъ источникомъ дохода, между тѣмъ какъ къ воднымъ путямъ никакихъ фискальных требованій не предъявляется, сторонники каналовъ не безъ основанія утверждаютъ, что, при существующихъ условіяхъ, передвиженіе грузовъ по водной системѣ обходится дешевле доставки по желѣзной дорогѣ. Въ пользу этого положенія ими приводятся слѣдующіе доводы. Стоимость всякой перевозки складывается изъ двухъ составныхъ частей: во-первыхъ, расходовъ на пріобрѣтеніе подвижного состава и на его оборудованіе, и, во-вторыхъ, платы за пользованіе путями сообще-

нія. Въ отношеніи первой части расходовъ водный путь имѣетъ два преимущества передъ желѣзными дорогами: бóльшую вмѣстимость перевозочныхъ приспособленій и меньшее сопротивленіе, встрѣчаемое ими при передвиженіи. Какъ извѣстно, треніе воды слабѣе тренія колесъ, чѣмъ достигается значительная экономія двигательной силы. Въ то время какъ по грунтовой дорогѣ одна лошадь перевозитъ 32 центнера со скоростью одного метра въ секунду, а по рельсовому пути—тяжесть въ 300 центнеровъ, по водному пути она, въ зависимости отъ конструкціи судна и пути, передвигается отъ 1.200 до 2.000 центнеровъ. Тѣмъ не менѣе, перевозка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ оказалась бы выгоднѣе транспорта по каналамъ, если бы на послѣднихъ можно было пользоваться только лошадиною тягою. На самомъ дѣлѣ, какъ извѣстно, всѣ новые каналы приспособлены къ паровой тягѣ, которая, вѣроятно, скоро будетъ замѣнена электрическою, когда будетъ найденъ способъ превращать въ электрическую энергію до сихъ поръ непроизводительно пропадающую силу набирающейся въ шлюзахъ воды. Но даже при теперешней паровой тягѣ одно буксирное судно, поднимаясь по Рейну, доставляетъ въ 65 часовъ отъ Рурорта до Мангейма 4 лихтера съ грузомъ въ 84.000 центнеровъ, что соотвѣтствуетъ полному грузу 420 двойныхъ желѣзнодорожныхъ вагоновъ. Въ такихъ же цифрахъ выражается преимущество водныхъ путей сообщенія въ смыслѣ вмѣстимости судовъ. По Рейну, напримѣръ, между Маннгеймомъ и Роттердамомъ ходятъ суда для перевозки керосина, вмѣщающія свыше 1.500 тоннъ; вагоны же желѣзной дороги рассчитаны лишь на 10 тоннъ, такъ что для доставки груза одного только такого судна потребовалось бы 150 вагоновъ. Такъ какъ проектируемый Средиземный каналъ рассчитанъ на суда, вмѣстимостью въ 600 тоннъ, то перевозочная сила каждого такого судна соотвѣтствовала бы 60 вагонамъ. Дальнѣйшія преимущества воднаго сообщенія заключаются въ томъ, что суда поднимаютъ грузъ, пре-

вышающій въ 3 или 4 раза ихъ собственный вѣсъ, а желѣзныя дороги—лишь въ $1\frac{1}{2}$ раза, и что стоимость одного корабля, при покупкѣ, составляетъ лишь пятую часть цѣны вагоновъ, требуемыхъ для подъема такого же груза. Вторымъ факторомъ при опредѣленіи стоимости транспорта тѣмъ или инымъ путемъ является стоимость сооруженія самихъ путей сообщенія, такъ какъ она въ большинствѣ случаевъ, покрывается за счетъ соотвѣтствующаго сбора съ перевозимыхъ товаровъ. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ отличать естественные водные пути сообщенія отъ искусственныхъ. Расходы по содержанію первыхъ столь незначительны, что они не имѣютъ практическаго значенія; вторые же требуютъ весьма крупныхъ суммъ на сооруженіе и обыкновенно обходятся значительно дороже соотвѣтствующаго рельсоваго пути. Вслѣдствіе этого и пошлина, взимаемая съ судовъ, проходящихъ по каналу, была бы весьма обременительна, еслибы она распредѣлялась на такое же количество товаровъ, какое перевозится по соотвѣтствующему рельсовому пути. Практика, между тѣмъ, показываетъ, что, въ виду указанной бѣльшей провозоспособности каналовъ, обороты ихъ бываютъ значительнѣе и поэтому плата, приходящаяся на каждую единицу перевозимыхъ товаровъ, ниже стоимости транспорта по желѣзной дорогѣ.

Прилагая изложенныя общія положенія къ проектируемому Средиземному каналу, мы должны опредѣлить стоимость оборудованія слѣдующихъ по нему судовъ и необходимый размѣръ сборовъ за пользованіе каналомъ. Исходя изъ предположенія, что одинъ буксирный пароходъ будетъ перевозить 2 лихтера, поднимающіе по 600 тоннъ каждый, г. Зимферъ,—обстоятельно изучившій вопросъ и изъ расчетовъ котораго мы заимствуемъ сообщаемыя данныя,—исчисляетъ стоимость расходовъ по оборудованію судовъ въ 0,5 пф. за тонну-километръ для дальнихъ грузовъ, въ частности каменнаго угля, для другихъ же грузовъ—въ 0,7 пф.

Эти цифры подтверждаются имѣющимися данными въ отношеніи судоходства по существующимъ въ Германіи каналамъ. Пошлины за пользованіе Средиземнымъ каналомъ, по исчисленіямъ г. Зимфера, могли бы составлять для участка отъ Дортмунда до Рейна—1,15 пф., а отъ Дортмунда до Эльбы—0,575 пф. за тонну-километръ. Такимъ образомъ, въ общей сложности доставка по каналу обходилась бы на участкѣ Дортмундъ—Рейнъ въ 1,85 пф.; на остальной части канала—въ 1,275 пф., а для каменнаго угля—въ 1,075 пф. за тонну-километръ. Имѣя въ виду, что приведенные расчеты могутъ имѣть значеніе серьезнаго доказательства въ пользу сооруженія канала только въ томъ случаѣ, если взимаемая, согласно исчисленному тарифу, пошлины за пользованіе имъ даютъ сумму, достаточную для покрытія расходовъ по сооруженію и оборудованію канала, г. Зимферъ, путемъ подробнаго исчисленія, старается опредѣлить количество грузовъ, которые были бы доставляемы по Средиземному каналу въ теченіе предполагаемаго для открытія его 1908 года. Въ основаніе расчета положено количество грузовъ, перевозимыхъ нынѣ по желѣзнымъ дорогамъ, обслуживающимъ мѣстность, по которой будетъ проложенъ каналъ, причемъ эта сумма увеличена соразмѣрно наблюдавшемуся за послѣдніе годы постепенному возрастанію оборотовъ; при этомъ, однако, не принято въ соображеніе увеличеніе товарообмѣна, которое, несомнѣнно, будетъ вызвано самимъ каналомъ. Изъ полученной суммы исключаются всѣ товары, которые не выиграли бы отъ доставки воднымъ путемъ, а равно и тѣ грузы, которые, благодаря этой доставкѣ, выиграли бы менѣе 15% теперешняго фрахта. Съ полученныхъ итоговъ скидывается для участка Дортмундъ—Рейнъ 40%, а для остальной части канала—20%, въ виду того, что каналъ будетъ ежегодно замерзать въ теченіе двухъ мѣсяцевъ и окажется невыгоднымъ, несмотря на дешевизну, для доставки небольшихъ срочныхъ грузовъ. На основаніи

весьма осторожныхъ вычисленій, произведенныхъ согласно изложеннымъ принципамъ, получился для Средиземнаго канала за предполагаемый для его открытія 1908 годъ общій оборотъ въ 11.384.000 тоннъ, т. е. 1.778.000.000 тонна-километровъ. Если помножить этотъ итогъ на цифру предполагаемаго потоннаго сбора за пользованіе каналомъ, то получится сумма въ 11.064.000 марокъ, составляющая доходъ съ канала за первый годъ его существованія. По выработаннымъ смѣтамъ, содержаніе канала будетъ стоить 1.879.000 марокъ въ годъ; поэтому остальные 9.185.000 марокъ могли бы идти на уплату процентовъ съ израсходованнаго капитала, опредѣляемаго въ 256 милл. марокъ, и на погашеніе, что даетъ 3⁰/₀ съ капитала при отчисленіи 1¹/₂⁰/₀ на погашеніе. Сумма этихъ пошлинъ и расходовъ по оборудованію буксирныхъ пароходовъ и лихтеровъ, какъ выше было указано, составляетъ стоимость транспорта по каналу и выражается цифрами: 1,85, 1,275 и 1,075 пф. за тонну-километръ, въ зависимости отъ участка канала, пройденнаго грузомъ, и отъ рода послѣдняго.

Какъ относятся эти данныя къ фрахтамъ, уплачиваемымъ нынѣ при доставкѣ по желѣзной дорогѣ? Экономія, достигаемая, благодаря транспорту воднымъ путемъ, во всѣхъ случаяхъ составляетъ не менѣе 15⁰/₀, такъ какъ грузы, не дающіе такого сбереженія, не были включены въ расчетъ оборотовъ канала; но часто разница между водною и желѣзнодорожною доставкою достигаетъ весьма значительныхъ цифръ. Не вдаваясь въ подробности расчетовъ, произведенныхъ г. Зимферомъ для разрѣшенія этого вопроса, мы довольствуемся указаніемъ на конечный ихъ результатъ, согласно которому экономія, которая пришлась бы на долю отправителей грузовъ въ теченіе 1908 года, при наличности воднаго пути между рѣками Эльбою и Рейномъ, выразилась бы крупною цифрою 37,7 милл. марокъ.

Имѣя въ виду, что изложенныя соображенія относятся только къ интересамъ частныхъ лицъ и что, независимо отъ

этихъ интересовъ, при обсужденіи проекта, правительство должно руководствоваться обще-государственными и, въ частности, фискальными соображеніями, сторонники канала приводятъ интересныя данныя, выработанныя министерствомъ желѣзныхъ дорогъ относительно дѣятельности, въ настоящемъ и будущемъ, рельсовыхъ путей въ районѣ предполагаемаго канала. Согласно этимъ даннымъ, обороты желѣзныхъ дорогъ рейнскаго побережья превышаютъ въ 10 разъ средніе обороты другихъ германскихъ дорогъ. На этомъ участкѣ существуютъ станціи, отправляющія ежедневно до 485 поѣздовъ. Вслѣдствіе такого усиленнаго движенія, въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ на расширеніе главныхъ станцій указанной мѣстности израсходовано 74,5 милл. марокъ; всего же на улучшеніе и расширеніе сѣти Пруссіи за время съ 1896 года по 1899 годъ потребовалось 253,6 милл. марокъ. На этихъ данныхъ прусскій министръ желѣзныхъ дорогъ строитъ расчетъ, согласно которому расходы правительства на необходимое расширеніе желѣзнодорожной сѣти и увеличеніе подвижнаго состава на будущія 10 лѣтъ должны составить 1.800.000.000 марокъ; если же проведенъ будетъ каналъ, соединяющій Эльбу съ Рейномъ, то на него перейдетъ $\frac{1}{3}$ часть предполагаемаго грузооборота, благодаря чему расходы на расширеніе пути и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ сократились бы на 360 милл. марокъ. Такъ какъ сооруженіе канала, согласно приведеннымъ выше исчисленіямъ, обойдется въ 256 милл. марокъ, то правительство такимъ образомъ осуществило бы сбереженіе въ размѣрѣ свыше 100 милл. марокъ.

Подводя итогъ всему вышесказанному, мы получаемъ нижеслѣдующія общія положенія. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда правительство не пользуется искусственными водными путями сообщенія для достиженія фискальных выгодъ, эти пути даютъ возможность болѣе дешевой доставки грузовъ, чѣмъ желѣзныя дороги. Что касается, въ частности, Средиземнаго канала, то ожидаемыя отъ него выгоды для обрабаты-

вающей промышленности удешевленіемъ доставки топлива и сырья изъ мѣстъ добычи къ центрамъ потребленія или обработки, вполне оправдывали бы значительные расходы по сооруженію канала. Для сельскаго же хозяйства, при теперешнихъ условіяхъ, каналъ не имѣетъ практическаго значенія; но, въ случаѣ отмѣны вывозной преміи на хлѣбъ, онъ могъ бы сыграть важную роль, открывъ прусскому хлѣбу доступъ на рынки Западной Германіи, потребленіе которыхъ удовлетворяется нынѣ иностранными продуктами. Соображенія и доводы, приводимые въ пользу сооруженія канала, основаны на расчетахъ настолько точныхъ и послѣдовательныхъ, что едва ли остается мѣсто для серьезныхъ возраженій. Однако, изъ возбужденной проектомъ полемики въ то же время явствуется, что выгоды канала имѣютъ почти исключительно мѣстный характеръ и простираются только на одну отрасль труда, преобладающую, впрочемъ, въ современной Германіи, а именно на фабрично-заводскую промышленность. Этимъ объясняется, что административныя единицы, расположенныя внѣ сферы вліянія будущаго канала, и лица, не причастныя къ обрабатывающей промышленности, относятся отрицательно къ проекту, предвидя отъ осуществленія его увеличеніе бремени налоговъ безъ соотвѣтствующихъ выгодъ. Въ частности, это относится къ городу Гамбургу, представители котораго всегда принадлежали къ числу противниковъ Средиземнаго канала.

Имѣя прямое водное сообщеніе съ рѣчною системою Восточной Пруссіи черезъ Пляускій каналъ и непосредственный доступъ къ Балтійскому морю черезъ Кильскій каналъ, Гамбургъ въ настоящее время является естественнымъ средоточіемъ сношеній Восточной Европы съ западными континентальными и заморскими рынками. Первенствующее значеніе Гамбурга въ этихъ сношеніяхъ не уменьшилъ даже сооруженный въ интересахъ Любека каналъ, соединяющій Эльбу съ Траве, какъ усматривается изъ нижеслѣдую-

щихъ данныхъ о ростѣ торговыхъ оборотовъ Гамбурга и Любека въ сношеніяхъ ихъ съ портами Балтійскаго моря съ 1894 года по 1902 годъ. Для правильной оцѣнки этихъ данныхъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что Кильскій каналъ былъ открытъ въ 1895 году, а Траве-Эльбскій -- въ 1900 году. Процентное увеличеніе указанныхъ торговыхъ оборотовъ представляется слѣдующимъ:

Противъ 1894 г.	Любекъ.	Гамбургъ.
въ 1895 г.	17 ⁰ / ₀	66 ⁰ / ₀
„ 1900 „	34 ⁰ / ₀	143 ⁰ / ₀
„ 1902 „	35 ⁰ / ₀	145 ⁰ / ₀

На созданномъ рядомъ благопріятныхъ условій центральномъ положеніи Гамбурга зиждется все его торговое значеніе, и поэтому всякое измѣненіе этихъ условій является серьезною опасностью для его процвѣтанія. Восточные порты Германіи въ этомъ отношеніи не имѣютъ для него значенія, такъ какъ конкуренція съ создавшимъ себѣ прочное положеніе гамбургскимъ судоходствомъ для нихъ представляется непосильною даже при улучшеніи или расширеніи водныхъ путей, соединяющихъ ихъ съ Западною Германіею. Въ совершенно иномъ видѣ представляется опасность, грозящая Гамбургу со стороны рейнскихъ портовъ, въ частности Роттердама и Антверпена, когда порты эти будутъ имѣть прямое и дешевое сообщеніе съ внутренними рынками Западной и Центральной Пруссіи. Уже теперь возрастаніе торговли Роттердама и Антверпена серьезно озабочиваетъ Гамбургъ и Бременъ, и германскому правительству приходится считаться съ этимъ обстоятельствомъ, такъ какъ въ данномъ случаѣ дѣло идетъ не о развитіи одного германскаго порта въ ущербъ другому, но о внѣшней конкуренціи, грозящей всему германскому судоходству. Выгоды, извлекаемыя Гамбургомъ и Бременомъ изъ прямого воднаго сообщенія съ прирейнскими провинціями, не вознаграждаютъ ихъ за воз-

никающія неблагопріятныя условія для внѣшней торговли. Едва ли есть основаніе предполагать, что продукты Вестфалии и другихъ прирейнскихъ провинцій, вывозимые нынѣ за границу по Рейну и черезъ рейнскіе порты, будутъ направляться по искусственному и поэтому болѣе дорогому водному пути въ Бременъ или Гамбургъ. Скорѣе можно рассчитывать на увеличеніе сношеній рейнскихъ производительныхъ центровъ и восточныхъ иностранныхъ рынковъ черезъ Любекъ и Штетинъ. Но это обстоятельство едва ли уравниваетъ потери, связанныя для германской торговли съ конкуренціею со стороны голландскихъ и бельгійскихъ портовъ. Эти соображенія, уясняющія отрицательное отношеніе Гамбурга къ проекту Средиземнаго канала и тѣмъ болѣе отказъ его участвовать въ расходахъ по проектированному сооруженію, осложняютъ оцѣнку обще-государственнаго значенія канала. Увеличатся ли обороты германскихъ балтійскихъ портовъ соотвѣтственно вѣроятному уменьшенію оборотовъ Гамбурга и Бремена, окупятъ ли выгоды обрабатывающей промышленности возможные потери судоходства, оправдаетъ ли новая водная артерія надежды, возлагаемыя на нее въ отношеніи увеличенія и удешевленія товарообмѣна и не повлечетъ ли за собою измѣненіе условій транспорта уменьшеніе доходности желѣзныхъ дорогъ,—все это вопросы, на которые сторонники и противники разсматриваемаго проекта отвѣчаютъ въ діаметрально противоположномъ смыслѣ, основываясь, тѣ и другіе, преимущественно на теоретическихъ соображеніяхъ. Невозможность опредѣлить точно и на основаніи неоспоримыхъ фактовъ и данныхъ косвенныя послѣдствія сооруженія Средиземнаго канала является главною причиною разномыслія, вызывавшихъ доселѣ отклоненіе проекта рейхстагомъ.

В. Гукъ.

Призренскій и Ипекскій санджаки.

(Донесеніе вице-консула въ Призренѣ).

Призренскій и Ипекскій округа лежатъ въ сторонѣ отъ желѣзныхъ дорогъ и страдаютъ отъ своевольтва арнаутовъ. Поэтому промышленность и торговля находятся здѣсь въ застоѣ. Потребности населенія до сихъ поръ самыя примитивныя.

Къ Призрену ведутъ двѣ дороги, связывающія его съ внѣшнимъ міромъ. Одна идетъ на Скутари, продолжительностью въ 4 дня пути. Путь только вьючной; дорога не безопасная, ибо проходитъ черезъ страну арнаутовъ Люму, а потомъ черезъ страну мирдитовъ. Часто путь бываетъ закрытъ шайками разбойниковъ. Ранѣе дорога имѣла немалое значеніе; но съ проведеніемъ желѣзной дороги Салоники-Митровица она служитъ лишь для мѣстныхъ сношеній между жителями Скутарійскаго и Призренскаго округовъ. Другая дорога, колесная, идетъ отъ Призрена на станцію Феризовичи на линіи Ускюбъ-Митровица. Продолжительность колеснаго пути—около 10 часовъ.

Вся торговля Призрена идетъ черезъ Феризовичи и Ускюбъ. Въ Ускюбѣ линія раздвояется: одна вѣтвь идетъ на Салоники, другая—на Нишъ, гдѣ примыкаетъ къ линіи Парижъ-Константинополь. Однако, торговля сношенія черезъ Нишъ незначительны, и почти вся призренская торговля, особенно ввозъ, идетъ черезъ Салоники. Ипекъ, съ своей стороны, сообщается съ желѣзнодорожною линіею Салоники-Митро-

