

Репозиторий
б-голова
Мемориумов.

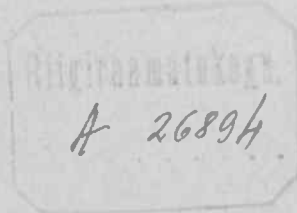
94

728
V
—

К. Э. ЛАССКИЙ.

~~Александръ Науменко~~
~~Э. К. В.~~

ВСЕРОССИЙСКІЙ
ВОДНЫЙ
МЕТРОПОЛИТЕНЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. „Г-ва Художественной Печати“. Ивановская, 14.

1913.

Его Превосходительству

Генералъ - Лейтенанту

Александръ - Бурдольфовичу

Дикольцу

отъ автора,

24/ VII. 1913.

А.

Докладъ
общему собранію XV Съезда
Русскихъ Дѣятелей по водянымъ путямъ.

Б.

С х е м а
всероссійскаго воднаго метрополитена
въ связи съ классификаціей судоходныхъ рѣкъ
Европейской Россіи.

В.

Карта метрополитена.

Г.

Объяснительная записка
автора проекта всероссійскаго воднаго
метрополитена.

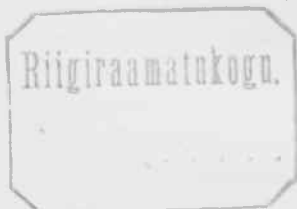


XV Съездъ русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ 1913 г.

ВСЕРОССИЙСКІЙ ВОДНЫЙ МЕТРОПОЛИТЕНЪ

„Работы по развитію и улучшенію внутреннихъ водныхъ путей, подлежащія производству въ теченіе ближайшаго времени“

Докладъ Б. Э. ЛАСКАГО.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Паровая Скоропечатня М. М. Гутзаца. Шпалерная, 26.

1913.

М. м. Г. г.

Въ 1909 году Министерствомъ Путей Сообщенія была образована Междувѣдомственная Комиссія для составленія плана работъ по улучшенію и развитію внутреннихъ водныхъ путей Имперіи.

Принимая личное участіе въ трудахъ упомянутой Комиссіи въ качествѣ представителя высочайше утвержденного Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, я имѣлъ возможность ознакомиться съ поступающими въ Комиссію разнообразными ходатайствами и проектами, составляющими въ общей сложности чрезвычайно цѣнный, исключительнаго значенія научный матеріалъ, рисующій современное положеніе внутреннихъ водныхъ путей въ связи съ пожеланіями и требованіями мѣстныхъ раіоновъ, предъявляемыми къ воднымъ путямъ общаго пользованія.

Междувѣдомственная комиссія въ начальномъ періодѣ своей дѣятельности, въ видахъ ускоренія дѣла, признала возможнымъ составить схему намѣченныхъ ею магистральныхъ путей, при помощи которой было-бы возможно всю Европейскую и Азіатскую Россію пересѣчь въ разнообразныхъ направленіяхъ магистрального значенія водными путями; та же схема являлась директивомъ послѣдующихъ постановленій Комиссіи по вопросамъ, касающимся опредѣленія какъ степени значенія даннаго пути, такъ равно его очереди и сроковъ производства обязательныхъ по программѣ—экономическихъ и техническихъ изслѣдованій.

Отдавалъ дань глубокаго уваженія трудамъ Комиссіи и ея руководителю за самоотверженные стремленія къ разрѣшенію чрезвычайно трудныхъ вопросовъ, я, тѣмъ не мѣнѣе, съ точки зрѣнія практическихъ соображеній, не признавалъ цѣлесообразнымъ примѣненіе указаннаго выше метода классификаціи нашихъ внутреннихъ водныхъ сообщеній, основанной на «предположеніяхъ» о возможности развитія таковыхъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, а потому и предлагалъ приступить прежде всего къ производству экономическихъ изслѣдованій одновременно по всѣмъ болѣе или менѣе обоснованнымъ проектамъ, а затѣмъ уже, въ зависимости отъ результатовъ изслѣдованій, рѣшать вопросы о годности или

непригодности самого проекта, о степени значенія воднаго пути, о срокахъ производства техническихъ изысканій, составленія проектовъ финансовыхъ смѣтъ и, наконецъ, послѣ окончательнаго выясненія всѣхъ дотолѣ неизвѣстныхъ величинъ, по совокупности соображеній приступить къ опредѣленію очереди и времени фактическаго открытія работъ. Мотивированная по сему вопросу записка моя была представлена Междувѣдомственной Комиссіи и помѣщена въ трудахъ высочайше утвержденаго Общества для содѣйствія русской промышленности и торговли, изложенная однако въ запискѣ точка зрѣнія о порядкѣ опредѣленія очередей работъ не нашла въ комисіи должной поддержки, въ виду чего, продолжая по мѣрѣ силъ и возможности участвоватъ въ обсужденіи текущихъ дѣлъ комисіи, я попробовалъ, на свой страхъ и рискъ, составить такую «схему» основныхъ внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи, которая, восполняя теоретическія о неизвѣстномъ намъ будущемъ предположенія, отвѣчала-бы, по моему крайнему разумѣнію, «современнымъ» насущнымъ потребностямъ сельскаго хозяйства, промышленности и торговли. Дубликатъ упомянутой выше «схемы водныхъ путей», собственно Европейской Россіи, также представленной мною между-вѣдомственной Комиссіи въ концѣ 1910 года, но ею еще не разсмотрѣнной, съ разрѣшенія Его Высокопревосходительства Г. Министра Путей Сообщенія, имѣю честь представить Общему Собранію XV-го Съѣзда Русскихъ Дѣятелей по водянымъ путямъ, на Ваше, Милостивые Государи, усмотрѣніе и критику.

При этомъ считаю умѣстнымъ доложить Собранію, что авторъ представляемой Вашему вниманію схемы, въ качествѣ экономиста, въ основаніе соображеній проектированнаго имъ плана водныхъ путей сообщеній первой очереди, обращалъ главнѣйшимъ образомъ вниманіе на экономическую сторону даннаго вопроса, находя, что финансовыя соображенія о производствѣ работъ, связанныхъ съ многомилліонными расходами за счетъ государственной казны, должны стоять превыше другихъ соображеній, тѣмъ болѣе, что и законъ (Ст. 57 т. XII ч. I Свода Зак. Уставъ Мин. Пут. Сообщ.) требуетъ, чтобы «при составленіи проекта и смѣты какой либо работы сперва подробно изяснялась польза, могущая произойти отъ предполагаемой работы».

Ближайшимъ руководствомъ моихъ экономическихъ по данному вопросу изслѣдованій явилось также основное положеніе программы Съѣздовъ порайонныхъ желѣзнодорожныхъ Комитетовъ, а именно: «Порайонные Комитеты учреждаются въ видахъ полнаго и пла-

номѣрнаго использованія провозной и пропускной способности дорогъ для массовыхъ перевозокъ грузовъ».

По симъ соображеніямъ, когда на очередь былъ поставленъ вопросъ о водныхъ путяхъ сообщенія первой очереди, то, расходясь принципиально со взглядами Междувѣдомственной Комиссіи, признававшей возможнымъ дѣлать наши рѣки на отдѣльные самостоятельныя единицы, именуемыя магистральными и транзитными путями, не только съ особыми для каждой изъ нихъ измѣреніями и отличительными условіями плаванія, но съ различными даже въ предѣлахъ одной и той же рѣки глубинами фарватера, препятствующими бесперегрузочному прохожденію судна съ нормальной нагрузкой по одной и той же магистрали и по всему его пути, не говоря о возможности перехода судна съ одного воднаго пути на другой, сосѣдней магистрали, я, въ противоположность указаннымъ взглядамъ, задался мыслью «*объединить*» водные пути Европейской Россіи по возможности въ одно цѣлое, могущее быть эксплуатируемо и управляемо по однимъ общимъ для всего пути правиламъ, при совершенно одинаковыхъ техническихъ условіяхъ плаванія и бесперегрузочномъ передвиженіи однотипныхъ, нормальныхъ, большой грузоподъемности и выдерживающихъ озерную качку судовъ.

Изображенный на картѣ предлагаемый мною планъ «*Всероссійскаго воднаго метрополитена*» — представляетъ собою кольцеобразное сочетаніе системы воднаго пути протяженіемъ въ 6200 верстъ, обхватывающей собою всю центральную часть Европейской Россіи съ основной коммерческой базой въ Московскомъ промышленномъ районѣ. Первопрестольная, находящаяся въ центрѣ упомянутого окружающаго её воднаго пути, связана съ таковымъ особой соединительной вѣтвью длиною въ тысячу верстъ, начинающейся у Нижняго и заканчивающейся въ самой Москвѣ, подобающей столпцѣ роскошно оборудованной пристанью-портомъ.

Составныя части метрополитена взяты цѣликомъ изъ числа мѣстныхъ судоходныхъ и сплавныхъ водныхъ путей и современныхъ системъ, а необходимыя для общей связи такового звеня приноровлены изъ каналовъ и искусственныхъ сооружений, проекты которыхъ, разновременно, по разнымъ основаніямъ, были составлены выдающимися инженерами и, въ свое время, одобрены компетентными органами. Подавляющее по длинѣ протяженіе указаннаго пути вошло также въ составленную Междувѣдомственной Комиссіей вѣдомость работъ, относимыхъ Министерствомъ Путей Сообщенія къ ряду работъ первой очереди, въ виду чего съ технической точки

зрѣнія каждую въ отдѣльности часть метрополитена можно считать технически обоснованной и надлежаще изслѣдованной.

Практическое рѣшеніе вопроса заключается въ самой концепціи по объединенію разрозненныхъ по плану Междувѣдомственной Комисіи водныхъ артерій—въ одинъ общій, обхватывающій кольцомъ всю Европейскую Россію, путь, дающій возможность установить удобное при его посредствѣ сообщеніе со всѣми безъ исключенія внутренними рѣчными пристанями и со всѣми расположенными внѣ круга морями, не исключая Каспійскаго, а также открыть непосредственный выходъ въ Сѣверный Ледовитый океанъ, для кратчайшаго соединенія такового со Средиземнымъ моремъ, являющимся средоточіемъ современной міровой торговли трехъ странъ стараго свѣта.

Въ общую сѣть метрополитена включены такіе водные пути, которые, помимо своей связи съ принятымъ нами методомъ классификаціи русскихъ рѣкъ, сами по себѣ, въ коммерческомъ отношеніи или по географическому своему положенію, пріобрѣтаютъ права водныхъ путей первой очереди обще-государственнаго значенія. Не оставлено въ забвеніи историческое прошлое нашей родины и тѣ традиціи, которыя въ данномъ случаѣ слѣдуетъ имѣть въ виду при разрѣшеніи столь существеннаго въ политическомъ и экономическомъ отношеніяхъ вопроса, какимъ представляется вопросъ о планѣ работъ по воднымъ путямъ, долженствующемъ удовлетворять нужды грядущихъ поколѣній.

Вся западная часть метрополитена представляетъ собою тотъ историческій водный путь, который былъ указанъ ровно восемьсотъ лѣтъ тому назадъ инокомъ Киево-Печерской Лавры преподобнымъ Несторомъ; такъ, въ лѣтописной его записи 1110 года, находимъ слѣдующее указаніе: *«бѣ путь по Днѣпру и верхъ Днѣпра волокъ до Ловати, по Ловати вшити въ Ильмень озеро великое, изъ него же озеро потечетъ Волховъ и въ течетъ въ озеро великое Нево, того же озера видетъ устье въ море Варяжское и по тому ити до Рима, а отъ Рима прити по тому же морю ко Царю-городу, а отъ Царя-города прити въ Понтъ-Море.»*

Повидимому, преимущества круговыхъ передвиженій сознавались уже въ древности, а потому, считая вопросъ этотъ исчерпаннымъ, намъ остается воспользоваться добрымъ совѣтомъ и примѣнять таковыя съ должной, конечно, постепенностью, прежде всего для выгодъ своей собственной, внутренней жизни, а затѣмъ, окрѣп-

шись на мѣстахъ, стараться подчинить своему вліянію иноземную торговлю.

По совокупности соображеній, базой коммерческой дѣятельности всероссійскаго внутренняго воднаго метрополитена намѣчается нами величайшее въ Европѣ Ладожское озеро. Громадная площадь озера въ 19.922 квадрат. версть, при значительной глубинѣ и по географическому положенію, представляетъ исключительныя къ тому преимущества. Озеро сообщается съ Финскимъ заливомъ при посредствѣ кратчайшей, но вмѣстѣ съ тѣмъ преглубокой, въ 5—6 сажень, рѣки Невы, устье которой отъ проникновенія съ извнѣ защищено могучей Кронштадтской крѣпостью. Близость столицы, удобства сообщенія съ пріозерными районами, при посредствѣ естественныхъ водныхъ путей (Свирь, Сясь, Тулона, Волховъ, Нева и искусственные каналы), широкой просторъ при обеспеченномъ спокойствіи—представляютъ собою наличность всѣхъ данныхъ, благопріятствующихъ широкому развитію фабричной и заводской промышленности и судостроенію, являясь наиболѣе удобнымъ мѣстомъ для механической переработки сырья и другихъ продуктовъ, направляемыхъ съ сѣвера и сѣверо-востока въ Петербургъ не только для потребностей столицы, но и для заграничнаго экспорта.

Значеніе Приладожья, какъ весьма важнаго въ стратегическомъ и торговомъ отношеніи пункта, принадлежитъ ему по праву земской давности. Достаточно упомянуть, что поселеніе, расположенное на лѣвомъ берегу р. Волхова, именовавшееся Ладогой и сохранившее по настоящее время названіе Старой Ладоги, считается однимъ изъ древнѣйшихъ русскихъ поселеній. Во второй половинѣ IX столѣтія (862—865) Ладога была столицей Рюрика. Петръ Великій, сознавая коммерческое значеніе Ладожскаго озера въ видѣ передаточнаго воднаго пути къ Петербургскому «окну въ Европу», въ 1704 году повелѣлъ передвинуть г. Ладогу поближе къ устью р. Волхова въ Ладожское озеро, гдѣ основана пристань, существующая и теперь подъ названіемъ «городъ Новая Ладога».

Этотъ самый древне-торговый пунктъ пріобрѣтаетъ существенное значеніе для сѣвернаго звена метрополитена и выходной его вѣтви къ Балтикѣ, въ районѣ которой скрещиваются многіе водные пути въ различныхъ направленіяхъ,—въ виду чего наиболѣе соответствуетъ намѣченному мною для устройства полуглубокаго, но не менѣе 16—18 футоваго, пріозернаго порта, могущаго сосредоточить на своихъ набережныхъ лѣсную биржу, дровяные и угольные склады, элеваторы, зернохранилища, керосинныя и нефтяныя

ямы и цистерны. Ближайшимъ заданіемъ упомянутого порта были-бы операціи по распредѣленію какъ самихъ грузовъ, такъ и освобождающихся отъ нихъ судовъ. Направляющіеся къ Финскому заливу сырье и массовые грузы должны прежде всего поступать въ метрополитенный складочный пунктъ, въ Н. Ладожскій портъ, и тутъ уже сортироваться по принадлежности: сырье, назначаемое для переработки и раздѣлки, сдается подлежащимъ заводамъ, другіе—заготавливаемые для нуждъ военнаго и коммерческаго морскихъ флотовъ, Донецкій каменный уголь, Кавказская нефть и керосинъ, корабельный лѣсъ и т. п.—сдаются въ интендантскіе и другіе запасные склады; третьи, предназначенные для потребностей столицы и для заграничнаго экспорта, выгружаются для предварительной чистки, сушки, сортировки и храненія въ мѣстныхъ элеваторахъ и магазинахъ впредь до востребованія таковыхъ міровой торговлей на рынки. Одновременно съ этимъ баржи, доставившія, скажемъ, съ сѣверо-востока хлѣбные грузы, могли-бы нагружаться пріозернымъ лѣсомъ для переправки такового въ меридіональномъ направленіи по Днѣпру на югъ, гдѣ въ такомъ ощущается уже крайній недостатокъ.

При указанныхъ условіяхъ судоходный промыселъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ могъ-бы рассчитывать на значительное оживленіе своей дѣятельности и на сбереженіе въ расходахъ по перевозкѣ грузовъ, вслѣдствіе сокращенія широко развитой у насъ непроизводительной стоянки груженыхъ судовъ вообще, а въ Петербургскомъ, перегруженномъ до краевъ, коммерческомъ порту—въ особенности, каковое обстоятельство у насъ, въ Россіи, при кратковременности навигаціоннаго періода, пріобрѣтаетъ особое значеніе. Роль Н. Ладоги, въ качествѣ каботажной аванпортной гавани С.-Петербургскаго мірового значенія морского порта, могла-бы, по прямѣру многихъ иностранныхъ, имѣющихъ свои аналогичные аванпорты, приморскихъ городовъ, сослужить Петербургу большую пользу, разгрузивъ его въ значительной степени отъ массы излишняго сырья, загромождающаго въ настоящее время рѣку и портовую территорию, едва достаточную для вмѣщенія и храненія срочныхъ грузовъ. Въ свою очередь народная промышленность, отъ производителя до экспортера включительно, останется въ выигрышѣ вслѣдствіе удешевленія накладныхъ расходовъ, слишкомъ ощутительныхъ для внутренней нашей торговли, тщетно ищущей другихъ путей на міровые рынки въ обходъ современнаго Петербургскаго коммерческаго порта. Фрахты непосредственнаго сообщенія морскимъ каботажемъ, напр., изъ Нѣмецкаго моря въ Н. Ладогу, для погрузки

тамъ экспортныхъ грузовъ, будутъ, въ силу изложенныхъ выше обстоятельствъ, дешевле современныхъ Петербургскихъ и во всякомъ случаѣ не выше. Столица, получивъ возможность пользоваться своей величественной Невой, избавленной отъ громоздкаго хлама, способствующаго въ настоящее время размноженію небезопасныхъ для здоровья ея обитателей бактерій, также не мало выиграетъ отъ улучшенія санитарныхъ своихъ условій, столь необходимыхъ каждому городу, а столицѣ въ особенности.

Наконецъ приладожскій портъ, благоустроенный и надлежаще оборудованный, будетъ содѣйствовать оживленію внутренняго судоходства путемъ ускоренія возврата на мѣста прибывающихъ къ Ладогѣ груженыхъ судовъ, какъ порожнякамъ, такъ и съ такимъ новыми для обратнаго движенія грузами, которые, за отсутствіемъ пути, въ настоящее время совсѣмъ не обращаются. Укажу на слѣдующія комбинаціи использования рѣчного подвижнаго состава: груженая экспортнымъ хлѣбомъ баржа направляется изъ Перми по Камѣ, Волгѣ и Маринской системѣ безъ перегрузки, непосредственно въ Новую-Ладогу, тутъ сдаетъ свой грузъ въ элеваторъ и вмѣсто того, чтобы, какъ это практикуется теперь, затрачивать половину навигаціоннаго періода на обратное возвращеніе порожнякамъ, получаетъ возможность въ Ладогѣ нагрести лѣсной матеріалъ (въ особенности шахтный, въ которомъ крайне нуждается каменноугольная промышленность) и доставить таковой на С. Донецъ, гдѣ, замяняя лѣсные грузы мѣстнымъ каменнымъ углемъ, возвращается съ таковымъ въ свои пенаты, безъ потери времени и расходовъ на бесполезный пробѣгъ судна порожнякамъ и притомъ въ твердомъ сознаніи, что везомый ею грузъ является желаннымъ гостемъ во всемъ Поволжьѣ и Приуральѣ, какъ единственное средство нормировки произвольной расцѣнки синдикатами жидкаго топлива.

Въ свою очередь, принявъ во вниманіе, что стоимость хлѣба въ зернѣ въ портахъ Балтійскаго моря котируется выше на 5—7 коп. съ пуда противъ рыночныхъ цѣнъ Черноморскихъ портовъ, имѣются всѣскія основанія предполагать, что значительная доля грузовъ, направляемыхъ въ настоящее время изъ Чернаго и Азовскаго морей на иностранныхъ пароходахъ и по желѣзнымъ дорогамъ къ Балтійскимъ портамъ, предпочтетъ для этихъ перевозокъ пользоваться внутреннимъ воднымъ метрополитеномъ, сулящимъ отечественной торговлѣ несомнѣнныя выгоды, какъ въ смыслѣ кратчайшихъ разстояній, такъ равно и въ стоимости перевозки массовыхъ грузовъ.

Устройство пути метрополитеномъ, обезличивая наши рѣки, замкнутыя нынѣ въ тѣсныя рамки многочисленныхъ внутреннихъ водныхъ бассейновъ, несомнѣнно произведетъ коренной переворотъ въ современномъ направленіи массовыхъ грузовъ, въ особенности слѣдующихъ съ востока на западъ. Достаточно взглянуть на карту, чтобы убѣдиться въ томъ, что сибирскій хлѣбъ, слѣдующій по южно-сибирской магистральной до Саратова, направится далѣе въ южномъ направленіи — по Волгѣ до Царицына, Волго-Донскимъ каналомъ къ Ростовскому морскому порту, ибо сообщеніе это по метрополитену составитъ всего 750 верстъ, въ то время какъ ближайшее разстояніе отъ Саратова, въ сѣверномъ направленіи по желѣзнымъ дорогамъ, въ настоящее время опредѣляется ниже указанными протяженіями:

1) до Петербурга	1415	верстъ.
2) » Риги	1616	»
3) » Ревеля или Виндавы по	1762	»
4) » Либавы	1776	»
5) » Архангельска	1850	»
а воднымъ путемъ, Саратовъ—Петербургъ неменьѣ	2786	верстъ.

Точно также сообщеніе Чернаго моря съ Каспійскимъ должно благотворно отразиться на нашей внутренней торговлѣ и промышленности. Замѣчаемые въ настоящее время случаи доставленія въ Варшаву керосина воднымъ путемъ чрезъ Астрахань, Казань, Рыбинскъ, Петербургъ, Балтійскимъ моремъ, чрезъ прусскій Данцигъ и Вислу—очевидно не будутъ имѣть мѣста, а стоимость перевозки нефти и, въ связи съ таковой, стоимость продукта первой необходимости на мѣстахъ потребленія неминуемо сократится. Перекачка керосина по трубамъ, проложеннымъ изъ Баку въ Батумъ, обходится въ настоящее время свыше 19 копеекъ съ пуда, безперегрузочная-же перевозка такового въ наливныхъ судахъ по Волго-Донскому каналу—къ Ростовскому порту будетъ стоить около 7 копеекъ. Нетрудно намѣтить и другіе аналогичные примѣры выгоды измѣненія направленія современныхъ грузовъ, а также увеличеніе грузооборота новыми-изъ Приуральскаго и Пермскаго горнопромышленныхъ раіоновъ, призываемыхъ къ жизни сокращеніемъ пути и стоимости перевозки, предусматриваемыхъ метрополитеномъ. Чтобы, однако, перечисляемые преимущества получили

реальную почву, необходима систематическая, указываемая нами райѣ, планоуѣрность въ однотипности всего метрополитеннаго пути на всемъ его протяженіи.

Для достиженія этой цѣли необходимо широко использовать все тѣ средства, которыми надѣлила насъ природа и которыя тѣсно связаны съ основной системой предлагаемаго нами непрерывнаго внутренняго воднаго пути.

Здѣсь идетъ рѣчь о цѣломъ рядѣ озеръ, расположенныхъ по пути метрополитена, изъ числа которыхъ главнѣйшія: Ладожское, Онежское и Бѣлоозеро, представляя собою обширнѣйшее поприще для плодотворной эксплуатаціи,—по настоящее время не только не использованы въ достаточной степени, но точно умышленно состоятъ подъ запретомъ и ограждаются отъ проникновенія въ оныя внутренняго судоходства.

Не можетъ подлежать никакому сомнѣнію, что основаніемъ первоначальнаго направленія воднаго пути, соединяющаго Волгу съ Балтикой, было Ладожское озеро, чрезъ которое съ юга и юго-востока направлялись по Волхову и Сяси, а съ сѣверо-востока по Свири изъ Лодейнаго-Поля суда, слѣдующія въ новостроенную столицу Государства. Съ теченіемъ, однако, времени, послѣ того, когда доморощенные суденышки, не выдерживая озерной качки, гибли въ озерѣ, не достигая Невы, истоки которой расположены на разстояніи ста верстъ отъ Волхова и Свири, обнаружилась тенденція къ паліативамъ, въ видѣ необходимыхъ для сохраненія сихъ судовъ «обходныхъ каналовъ.» Не слѣдуетъ забывать, что водные пути, предоставленные историческимъ уложеніемъ царя Алексѣя Михайловича для общаго всехъ гражданъ пользованія, являлись путями, по которымъ могъ слѣдовать каждый, на своей собственной посудинѣ, сколоченной кустаремъ въ мѣстахъ, значительно удаленныхъ отъ озеръ, и потому имѣвшимъ смутное понятіе объ условіяхъ по онымъ плаванія. Такія суда, направляемая въ озера безъ всякихъ руководящихъ указаній и должнаго опыта, не обладали остойчивостью, а потому терпѣли аваріи.

Неоднократныя приказанія Петра Великаго строить для этого пути суда болѣе прочной конструкціи и замѣнять таковыми «староманерныя», служившія обыкновенно для одной лишь навигаціи, на практикѣ не исполнялись.

Пришлось уступить воплямъ несчастныхъ судоходцевъ и въ 1719 году начато сооруженіе перваго Приладожскаго канала.

Этотъ каналъ явился началомъ сооруженія другихъ искусственныхъ водныхъ путей, примѣнительно къ завѣдомо непригодной конструкторціи системныхъ судовъ. Въ 1812 году генераль Де-Волянть въ отчетѣ своемъ о Маринскомъ водномъ пути пишетъ: «Судоходство по сему новому пути отъ Рыбинска къ Петербургу въ полномъ ходу; но должно сказать, что оно не было еще донинѣ такъ значительно, какъ бы ожидать того было можно. Главнѣйшія сему суть двѣ важныя причины: первая—крайній недостатокъ рабочаго народа для препровожденія судовъ. Второе и важнѣйшее затрудненіе—составляетъ два на пути семь озера Бѣлое и Онега. Суда, употребляемыя къ нагрузкѣ клади отъ Рыбинска, суть обыкновенныя барки, которыя, поднимаясь вверхъ рѣкою Шексною, доходятъ частью до Крохинской только пристани. Отсюда онѣ обращаются назадъ, а кладь грузится въ другія суда, которыя могутъ идти въ Бѣло-озеро, и, совершивъ путь каналомъ до Витегры, пускаются чрезъ озеро Онежское.»

«Съ одной стороны недостатокъ, донинѣ существующій въ судахъ такой конструкторціи, чтобы онѣ способны были къ плаванію черезъ оба сіи озера, съ другой остановки за противными вѣтрами въ самыхъ ихъ, много удерживаютъ судоходцевъ къ предпріятію съ сего пути»...

Казалось-бы, что указанныя столь опредѣленно причины могли быть устранены единственно постройкой судовъ соотвѣтствующей озерному плаванію конструкторціи. Въ дѣйствительности, однако, вышло совершенно обратное: озера стали огораживать каналами, по которымъ слишкомъ сто лѣтъ производится ранѣе бичевая, а теперь конная буксирная тяга особыхъ, нагружаемыхъ въ Рыбинскѣ, судовъ, которыхъ, при попыткѣ пройти озеромъ, ни одно страховое общество на страхъ не принимаетъ.

Преглубые озера опустѣли, а мелководные каналы переполнялись судами настолько, что вскорѣ понадобилось устройство такихъ-же новыхъ, параллельныхъ въ обходъ озеръ, каналовъ, и недалеко то время, когда для воспособленія указанному выше флоту понадобится третья по счету параллель обходныхъ каналовъ, изъ которыхъ каждый въ частности и всѣ вмѣстѣ мало удовлетворяютъ требованіямъ правильнаго судоходства.

Въ низменныхъ мѣстахъ дѣйствіе вѣтровъ въ каналахъ признается не менѣ вреднымъ въ смыслѣ замедленія въ плаваніи какъ и въ озерахъ, а потому огражденіе канала отъ вѣтровъ древесными насажденіями, временными защитами или земляными валами—соста-

вляеть предметъ постоянныхъ обсужденій и заботъ администраціи. Нѣкоторые изъ каналовъ, наводняя заселенные районы, прпчиняють убытки владѣльцамъ прилегающихъ къ каналу земель (Бѣлозерскій, каналъ), тѣ же каналы въ страдное для судоходства время отличаются безводіемъ въ такой степенн, что для обезпеченія ихъ таковой приходится обращаться къ машинной перекачкѣ воды въ каналъ изъ озера. Каналы принятой для Маринской системы профилей сравнительно мелкіе, скоро засоряются, очистка ихъ вызываетъ значительные расходы. Откосы каналовъ отъ волненія производимаго паровыми судами разрушаются настолько быстро, что администраціи приходится ограничивать до крайнихъ предѣловъ быстроту движенія буксировочныхъ пароходовъ, идя такимъ образомъ въ разрѣзъ съ успѣхами современной судостроительной техники, стремящейся помощью усовершенствованій придать возможно болъшую скорость движенію судовъ и сберегать драгоцѣнное для судоходца время.

Содержаніе каналовъ вообще, а параллельныхъ въ особенности, при отсутствіи электрической тяги судовъ и необходимости вслѣдствіе сего удобныхъ бичевниковъ для конной тяги, обходится не дешево. Изъ представляемыхъ округами смѣтныхъ предположеній видно, что на капитальный ремонтъ таковыхъ требуются многомилліонные кредиты. Устроенные на системѣ камерные плюза пропускають маломѣрные суда съ грузоподъемностью до 40 тысячъ пудовъ. Совокупность же указанныхъ выше обстоятельствъ такова, что коммерческое движеніе по Маринской системѣ, далеко не соответвствуя понятію о планомѣрномъ судоходствѣ по магистральнымъ воднымъ путямъ государственнаго значенія, обходится слпшкомъ дорого.

Фактически на одинъ полный рейсъ съ перегрузкой въ Рыбинскѣ волжскихъ хлѣбныхъ грузовъ, на переотправку таковыхъ по системѣ въ Петербургъ со сдачей по принадлежности и на возвратъ посуды обратно въ Рыбинскъ «въ среднемъ» затрачивается весь навигаціонный періодъ. Правда, бывають примѣры срочной перевозки грузовъ, когда передвиженіе баржи по одному направленію къ Петербургу, протяженіемъ въ 1050 верстъ, при благоприятныхъ условіяхъ ограничивается мѣсячнымъ срокомъ, но такіе случаи нельзя подводить подъ общее правило, тѣмъ болѣе, что и указанная выше найвысшая интенсивность движенія далеко не достаточна для удовлетворенія наиболѣе скромныхъ требованій современнаго судоходства, что, въ связи съ маломѣрностью системныхъ деревянныхъ судовъ, ограниченностью протяженія полезнаго пробѣга и

сравнительной кратковременностью ихъ службы (10—12 лѣтъ), по совокупности своей ложится тяжелымъ бременемъ на судоходный промыселъ. Перевозочные фрахты Рыбинскъ—Петербургъ, опредѣлившіеся въ послѣднее время въ размѣрѣ около 12 коп. съ пуда, являются предѣльными, съ которыми могутъ мириться судовладѣльцы. Если, однако, вспомнимъ, что нормальный тарифъ желѣзнодорожный Рыбинскъ—Петербургъ составляетъ тоже около 12 коп. съ пуда, то не трудно сдѣлать выводъ, что на «систему» попадаетъ лишь то количество хлѣбныхъ грузовъ, которое современная желѣзная дорога не въ состояніи перевезти. Стоить желѣзнымъ дорогамъ понатужиться, уложить вторую колею, выстроить параллельную дорогу или уменьшить на копеечку-другую свои тарифныя ставки, и Маринскій водный путь останется безъ грузовъ, т. к., помимо дешевизны перевозки, сбереженіе во времени и обезпеченная круглый годъ срочность доставки представляютъ собою тотъ могущественный факторъ, съ которымъ торговля вообще, а водные пути въ особенности, не могутъ не считаться.

А между тѣмъ Маринская система, эта жемчужина русскаго судоходства, заслуживаетъ того, чтобы водный путь, соединяющій Волгу съ Невой, поставить на должную высоту и возвысить его до положенія, отвѣчающаго требованіямъ транзитнаго плаванія. Необходимо, конечно, прежде всего исправить ту коренную ошибку, которая была допущена при перестройкахъ и передѣлкахъ основного плана сооруженія Волго-Невскаго сообщенія. Нужно подвижной составъ привести въ соответствіе условіямъ плаванія по естественнымъ, кратчайшимъ и глубоководнымъ озернымъ сообщеніямъ. Нужно исполнить повелѣнія Петра Великаго о замѣнѣ «староманерныхъ» судовъ—судамъ прочными и соответствующей данному пути конструкціи. Необходимо принять къ руководству процитированныя выше указанія знаменитаго инженера и Главноуправляющаго путями сообщенія Генерала де-Воландта, который сто лѣтъ тому назадъ предусматривалъ причины по которымъ Маринскій водный путь нельзя считать вполне отвѣчающимъ своему назначенію. Разрѣшеніе сихъ техническо-экономическихъ вопросовъ признается нынѣ совершенно своевременнымъ, а потому въ предлагаемой мною схемѣ метрополитена въ самой категоричной формѣ подчеркивается цѣлесообразность держать коммерческимъ судамъ курсъ на озера, въ значительной мѣрѣ сокращающій и разстоянія и время буксировки, а время—это деньги.

Помимо теоретических соображений укажу на практическую сторону вопроса, подтверждаемого фактическими доказательствами. Вот уже несколько летъ вдоль нефтяные продукты фирмы Нобель и К^о передвигаются по Мариинской системѣ въ собственныхъ, сооруженныхъ упомянутой фирмой, баржахъ. Суда эти, слѣдуя на буксирѣ, проходятъ все разстояніе Мариинскаго воднаго пути въ 12—14 дней, т. е. слишкомъ вдвое скорѣе противъ наиболѣе скорыхъ срочныхъ перевозокъ грузовъ на системныхъ судахъ Рыбинской флотиліи и раза въ четыре шибче средней статистической скорости всѣхъ судовъ за навигаціонный періодъ. Успѣхъ Нобелевскихъ судовъ объясняется исключительно тѣмъ, что эти суда *железные* слѣдуютъ чрезъ озера, избѣгая искусственныхъ системныхъ каналовъ, при чемъ за все время своихъ походовъ суда эти не терпѣли аварій. А вѣдь возможность удвоить или учетверить грузооборотъ даннаго пути, независимо выигрыша во времени, значитъ открыть нашему внутреннему судоходству такіе широкіе горизонты, учетъ которыхъ въ смыслѣ прибылей выразится десятками милліоновъ рублией въ каждую навигацію.

Указанное предлагаемой нами схемой кольцеобразное расположеніе водныхъ путей сообщенія, помимо очевидныхъ преимуществъ въ административномъ отношеніи, при ремонтныхъ работахъ и по содержанію пути—сулятъ значительныя выгоды судоходному промыслу, предоставляя возможность сочетанія чрезвычайно разнообразныхъ комбинацій для утилизаціи подвижнаго состава и пользованія различными направленіями рейсовъ, въ зависимости отъ урожайности района, потребностей рынка, мѣстныхъ обстоятельствъ и климатическихъ условій. Конфигурація метрополитена даетъ возможность утверждать, что прямое сообщеніе между всѣми русскими прирѣчными пристанями и морскими портами увеличитъ грузовое движеніе въ значительной мѣрѣ, а современные продолжительныя стоянки судовъ и бесполезный пробѣгъ таковыхъ за отсутствіемъ обратныхъ грузовъ, въ значительной мѣрѣ сократятся; разовьется также помимо спортивного кругового и дѣловое мѣстное пассажирское движеніе, въ особенности по направленію съ сѣвера на югъ и обратно.

Водный метрополитенъ можетъ оказать существенныя услуги народному хозяйству въ широкомъ значеніи сего слова, содѣйствуя правильному распредѣленію грузооборота и дешевой перевозкѣ сырья на перерабатывающіе таковой заводы; онъ облегчитъ сбытъ излишнихъ отъ внутренняго потребленія и не выдерживающихъ дорогой желѣзнодорожной перевозки продуктовъ нашей внутренней

кустарной и сельско-хозяйственной промышленности. Соответственно оборудованный метрополитенъ можетъ и даже долженъ служить основаніемъ точной регистраціи рѣчного подвижного состава, нормировки судостроительства, упорядоченія статистики грузового движенія по внутреннимъ воднымъ путямъ и, въ связи съ дѣйствительною производительностью края, содѣйствовать организаціи такого строго національнаго «*Торговаго Союза*», либо Комитета, который, по образцу древнегерманскихъ Ганзейскихъ Товариществъ, смогъ-бы, сосредоточивъ весь экспортъ русскаго хлѣба за границу въ своихъ рукахъ, опредѣлять свои собственныя, общія для продуктовъ Имперіи, продажныя цѣны, освободивъ народную торговлю отъ гнета и эксплуатаціи иностранныхъ рынковъ.

Въ виду крайне ограниченнаго времени, предоставленнаго въ мое распоряженіе для настоящаго доклада, и невозможности по-сему изложенія, даже въ сокращенномъ видѣ, всѣхъ тѣхъ экономическихъ соображеній и подсчетовъ, которые легли въ основу предлагаемой мною организаціи водныхъ путей Европейской Россіи, позволяю себѣ ограничиться лишь общими выводами моихъ изслѣдованій, совокупность которыхъ привела меня къ заключенію, что размѣръ современнаго общаго грузооборота, достигшаго, согласно официальной статистики, въ 1907 году по всѣмъ разрозненнымъ между собою многочисленнымъ рѣчнымъ бассейнамъ 2.198.200.000 пудовъ, изъ числа которыхъ 1.281.000.000 пудовъ перевезено на судахъ, а остальные 917.200.000 пудовъ въ плотахъ, *) при осуществленіи системы метрополитена и объединенія такового въ одинъ могучій внутренній рѣчной путь, приспособленный для однотипныхъ съ значительной грузоподъемностью судовъ,—помимо новыхъ грузовъ, въ видѣ минеральнаго топлива Донецкаго бассейна, нефтяныхъ продуктовъ изъ Каспія, Печорскаго дѣса, Южно-Сибирскихъ хлѣбовъ и т. п.,—повліяетъ въ положительномъ смыслѣ на увеличеніе общаго по воднымъ путямъ грузооборота, опредѣляемаго мною, спустя пять лѣтъ послѣ окончанія намѣченныхъ схемой работъ, до внушительной цифры 4,5 миллиардовъ пудовъ, независимо всѣхъ прочихъ соображеній, связанныхъ съ усиленіемъ пассажирскаго движенія и удобствами пользованія такимъ внутреннимъ воднымъ путемъ въ цѣляхъ государственной обороны.

*) Причемъ въ числѣ грузовъ первой категоріи каменнаго угля, перевозимаго по воднымъ путямъ, насчитывается лишь 12,7 милліоновъ пудовъ.

Въ частности метрополитенъ сулитъ эксплуатаціи, будущему воднаго его пути значительныя преимущества въ смыслѣ увеличенія полезнаго пробѣга подвижнаго состава. Если въ настоящее время среднее разстояніе прохожденія судна съ грузомъ опредѣляется въ 787 верстѣ, то, при кольцеобразной конфигураціи пути-полезный пробѣгъ груженыхъ судовъ можно безъ особой погрѣшности опредѣлить протяженіемъ, равнымъ половинѣ окружности метрополитена, а именно $\frac{6200}{2} = 3100$ верстѣ, т. е. вчетверо больше современнаго.

Не слѣдуетъ, однако, упускать изъ виду, что Россія—страна преимущественно земледѣльческая. Вывозъ жизненныхъ припасовъ составляетъ 63,2% всего заграничнаго экспорта. Привлеченіе хлѣбныхъ грузовъ къ перевозкѣ по внутреннимъ воднымъ путямъ представляется вопросомъ первостепенной важности но для разрѣшенія такового въ положительномъ смыслѣ необходимо помнить, что хлѣбные продукты подвергаются сравнительно скорой порчѣ. Зимовка зерна на баржахъ и продолжительность навигаціи въ современныхъ рѣчныхъ судахъ вліяетъ отрицательно на натуру зерна, его цвѣтъ и качество, вызывая пониженіе стоимости продукта, а потому степень выгодности перевозки такихъ грузовъ въ рѣчныхъ баржахъ опредѣляется въ зависимости не только отъ наличія подходящаго участка воднаго пути, но отъ совокупности соображеній, при наличіи которыхъ хлѣбовладелецъ получилъ-бы возможность доставить зерно въ экспортный портъ и реализовать урожай въ теченіе не болѣе годичнаго періода времени.

Въ свою очередь громадная площадь лѣсовъ въ 197.749 000 десятинъ, исключительныя по своей мощности нефтеносныя земли каменноугольныя залежи и всевозможныя ископаемыя, расположенныя на необъятныхъ пространствахъ земли русскою, при повальномъ, можно сказать, отсутствіи подъѣздныхъ путей и грунтовыхъ маломальски удобныхъ дорогъ, въ связи съ малонаселенностью края *) и упадкомъ извознаго промысла, представляютъ широкое поприще для внутренняго рѣчнаго грузооборота. Что и въ настоящее время рѣчные грузы состоятъ преимущественно изъ сырья, въ томъ насъ убѣждаетъ статистика перевозки товаровъ по воднымъ путямъ въ 1910 году. Указанныя свѣдѣнія устанавливаютъ, что въ от-

*) Плотность населенія Европ. Россіи, по даннымъ 1904 года, составляла=24,9 жителя на квадратную версту. А. Ф. Марксъ. Геогр. и Статист. календарь.

четномъ году по 30773 верстамъ главнѣйшихъ рѣкъ Европейской Россіи — перевезено 2,663 милліона пудовъ разныхъ грузовъ цѣнностью въ 1.072 милліона рублей, а за исключеніемъ изъ нихъ 146 милліоновъ пудовъ цѣнностью въ 318 мил. р., перевезенныхъ на пароходахъ, остальной рѣчной грузооборотъ выразился въ количествѣ 2,517 милліоновъ пудовъ, общей стоимостью въ 754 милліона рублей, опредѣляющихъ среднюю цѣнность одного пуда груза около 30 копеекъ. Заграничный экспортъ такихъ грузовъ, именуемыхъ статистикой „Сырьемъ и полуобработанными матеріалами“, опредѣляется въ 30,4⁰/₀ валового русскаго экспорта.

Для указанной выше категоріи малоцѣнныхъ, не выдерживающихъ железнодорожной перевозки, грузовъ необходимо кореннымъ образомъ измѣнить систему улучшенія внутреннихъ водныхъ путей, а именно: вмѣсто закрѣпощенія таковыхъ по бассейнамъ перейти къ возможному объединенію сихъ бассейновъ, на предметъ представленія возможности каждому грузу двигаться воднымъ путемъ въ томъ направленіи, какое требуется для своевременной утилизациі даннаго продукта.

Отсутствіе тѣсной связи между собою нашихъ рѣкъ препятствуетъ правильной эксплоатациі таковыхъ съ примѣненіемъ дифференціальнаго тарифнаго ставокъ, удешевляющихъ перевозку грузовъ въ зависимости отъ разстояній; отсутствіе же каналовъ, соединяющихъ магистральныя и транзитныя рѣчки, вынуждаетъ судоходство прибѣгать къ дорого стоящимъ перегрузкамъ или къ смѣшанному способу перевозки, лишая въ то же время возможности опредѣлять обязательные сроки доставки грузовъ въ конечные пункты. Единственный выходъ изъ такого ненормальнаго положенія, по нашему крайнему разумѣнію, заключается въ искусственномъ объединеніи подлежащихъ внутреннихъ водныхъ путей государства въ одну общую стройную сеть дешевыхъ водныхъ путей сообщенія, по которой каждое нормальнаго размѣровъ судно могло бы также свободно передвигаться, какъ это совершается въ настоящее время железнодорожными вагонами по всей сѣти казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ нормальной колеи.

Главнѣйшія основанія экономическихъ соображеній объ искусственныхъ и естественныхъ сообщеніяхъ, вошедшихъ въ составъ магистральной сѣти внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи, съ указаніемъ длины таковыхъ, указаны въ особой, прилагаемой къ сему докладу, „Объяснительной запискѣ къ схемѣ всероссійскаго воднаго метрополитена“.

Затѣмъ, М.м. Г.г., позвольте мнѣ закончить свой докладъ нижеслѣдующими пожеланіями:

1) Дабы въ единой Россіи существовалъ единый, общій для свободнаго пользованія всѣхъ гражданъ, водный путь, могущій обслуживать всѣ наши внутреннія прирѣчныя пристани и объединять дѣятельность таковыхъ съ экспортными морскими портами.

2) Дабы работы, сопряженныя съ устройствомъ воднаго метрополитена, были-бы включены въ категорію работъ первой очереди.

3) Дабы сей путь былъ устроенъ по одному общему для всего его протяженія типу и по одному, общему для всѣхъ искусственныхъ сооруженій, габариту.

4) Дабы по сему пути, соотвѣтственно оборудованному элеваторами, зернохранилищами, пристанями, затонами, мастерскими, электрической тягой и освѣщеніемъ—могли двигаться однообразныя нормальныя суда съ грузомѣстимостью въ 2000 тоннъ каждое.

5) Дабы для всего метрополитена существовали одни общія правила плаванія, регистраціи судовъ и всякія техническія требованія, предъявляемыя къ подвижному для сего пути составу.

6) Дабы всѣ административныя функціи управленія метрополитеномъ сосредоточивались бы въ одномъ общемъ для такового учрежденіи,

и 7) чтобы во главѣ всѣхъ внутреннихъ водныхъ путей, входящихъ въ составъ метрополитена, соединяющихъ таковой съ морями вѣтвей, какъ равно и портовъ, расположенныхъ въ устьяхъ рѣкъ—стоялъ лишь одинъ, общій для всѣхъ вышеперечисленныхъ путей, *хозяйинъ* руководящій симъ обширнѣйшимъ изъ обширныхъ хозяйствъ—на преуспѣяніе судоходства, на славу русской промышленности и торговли.

С Х Е М А

всероссійскаго воднаго метрополитена
въ связи съ классификаціей судоходныхъ
рѣкъ Европейской Россіи.

Къ 1-му января 1911 года общее протяженіе рѣкъ, озеръ и каналовъ Россійской Имперіи, безъ Финляндіи, по даннымъ Статистическаго Отдѣла М. П. С. (Выпускъ 110), опредѣлялось въ 362,366 верстъ, превышая почти въ десять разъ (9,64) окружность земного шара по экватору.

Къ сожалѣнію отсутствіе закона, устанавливающаго признаки классификаціи рѣкъ, является главнѣйшей причиною далеко не полной регистраціи таковыхъ, въ смыслѣ промышленнаго ихъ значенія, опредѣляемаго во многихъ случаяхъ совершенно произвольно.

Официальная статистика въ своихъ выводахъ по вопросу о перевозкѣ грузовъ по внутреннимъ воднымъ путямъ (Сборникъ № 120) ограничивается подраздѣленіемъ рѣкъ Европейской Россіи на двѣ категоріи: „главнѣйшихъ“ протяженіемъ всего въ 30.773 в. и „второстепенныхъ“ протяженіемъ въ 27.093 в. Болѣе подробныя свѣдѣнія заключаетъ въ себѣ Сборникъ № 110, устанавливающей, что изъ общаго вышеупомянутаго количества внутреннихъ водныхъ путей Имперіи, собственно на Европейскую Россію прихо-

дится 3638 рѣкъ и рѣчекъ, 265 озеръ и 150 каналовъ общимъ протяженіемъ въ 231.992 версты.

Въ томъ числѣ: копанныхъ каналовъ и канализованныхъ рѣкъ, состоящихъ въ вѣдѣніи М. П. С. насчитывается 1926 верстъ, составляющихъ 1,1⁰/₀ отъ общаго числа судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ Европейской Россіи или 0,83⁰/₀ отъ общаго протяженія таковыхъ въ Имперіи.

Рѣкъ судоходныхъ въ обѣ стороны имѣется всего 42.516 верстъ или 18,3⁰/₀ отъ всего протяженія таковыхъ въ Европейской Россіи.

Водныхъ путей изъ числа судоходныхъ рѣкъ, эксплуатація которыхъ допустима при посредствѣ пароходовъ—всего 31.226 верстъ, составляющихъ лишь 13,5⁰/₀ отъ общаго протяженія рѣкъ въ Европейской Россіи.

Сплавныхъ путей, по которымъ допускается сплавъ грузенныхъ судовъ, имѣется 13.257 верстъ, а такихъ, по которымъ возможенъ сплавъ исключительно лѣса росыпью и въ плотяхъ, опредѣляется въ 120.612 верстъ. Всего же сплавныхъ рѣкъ числится $13.257 + 120.612 = 133.869$ верстъ (57,7⁰/₀).

Наконецъ, сплавныхъ, судоходныхъ и пароходныхъ путей вмѣстѣ взятыхъ насчитывается до 176.384 верстъ, составляющихъ 76⁰/₀ общей длины водныхъ путей Европейской Россіи.

Остальные внутренніе водные пути, хотя и числятся таковыми, но для передвиженія грузовъ и судовъ не приспособлены, а потому, оставаясь въ первобытномъ своемъ состояніи, изображаютъ собою для судоходнаго промысла—мертвый капиталъ.

Природная разъединенность рѣчныхъ бассейновъ, направленіе многихъ рѣчныхъ водъ, плывущихъ въ противоположную направленію грузовъ сторону, при

крайней бѣдности въ искусственныхъ сооруже́ніяхъ для восполне́нія недостатковъ естественныхъ путей, отсутствіе юридическаго „bona fide“, вѣдающаго воднымъ хозяйствомъ, при кратковременности навигаціоннаго періода (въ среднемъ около 180 дней) остающаго многія изъ нашихъ рѣкъ въ бездѣйствиіи шесть мѣсяцевъ въ году, и много другихъ причинъ, — представляютъ собою тѣ, наиболѣе отрицательныя стороны внутренняго русскаго судоходства, съ которыми можно бороться исключительно безостановочными дружными уси́ліями: энергіи, капитала и техники.

Въ виду, однако, громадныхъ размѣровъ ассигнованій, необходимыхъ для приведенія водныхъ путей сообще́нія въ такое состояніе, которое могло-бы приносить народному хозяйству болѣе существенную пользу, признается целесообразнымъ прежде всего узаконить распреде́леніе обязанностей и сферу отвѣтственности по вопросамъ, касающихся улучше́нія водныхъ путей — между подлежащими установленіями и лицами.

Надлежащая классификація судоходныхъ рѣкъ — составляетъ основаніе всякихъ экономическихъ и финансовыхъ соображеній — объ источникахъ и порядкѣ ассигнованій требующихся на улучше́ніе таковыхъ кредитовъ, она же даетъ возможность сразу ориентироваться въ наиболѣе животрепещущихъ вопросахъ о томъ, къ кому именно, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, слѣдуетъ обращаться по дѣламъ о нуждахъ судоходства.

Въ сихъ соображеніяхъ, авторъ проекта, руководствуясь дѣйствующими въ Имперіи узаконеніями, опредѣляющими права собственности прибережныхъ владѣльцевъ, какъ равно особыми постановленіями и положеніями о свободномъ для всѣхъ гражданъ по судоходнымъ рѣкамъ плаванію, составилъ опытную

схему первоначальнаго разграниченія сферы дѣйствій подлежащихъ, заинтересованныхъ въ преуспѣяніи водныхъ путей, организацій, для чего всѣ внутренніе водные пути Европейской Россіи подраздѣлены имъ на три разряда, въ зависимости отъ экономическаго значенія таковыхъ, а именно:

Первый разрядъ заключаетъ въ себѣ основные магистральные водные пути, устройство и содержаніе которыхъ въ условіяхъ, соотвѣтствующихъ потребностямъ государства, всецѣло производятся за счетъ государственной казны.

Къ сему разряду въ первую очередь слѣдуетъ отнести водные пути, вошедшіе въ составъ метрополитена, по нижеслѣдующему росписанію:

А. Рѣки, озера и каналы основнаго „кольца“ метрополитена	6200	верстъ.
Б. Московская вѣтвь, р. Ока и др.	1000	„

Выходы къ морямъ:

Балтійскому:

В. 1) Ново - Ладожскій портъ, Л. озеро, Нева до Спб. морского порта	175	„
Г. 2) р. Припять, Огинскій к., Нѣманъ, Дубисса, Каналь—Виндавскій портъ	1580	„

Бѣлому морю:

Д. Сист. Герц. Вирт., Куб. озеро, Сухона, С. Двина—Архангельскій портъ	1350	„
--	------	---

Черному морю:

Е. Екатеринославль, Днѣпръ, Пороги, Херсонскій портъ . . . 380 верстъ.

Азовскому морю:

Ж. Устье С. Донца, Ростовскій
на Дону портъ 140 „
Каспійскому морю:
З. Волго-Донской каналъ, Царицынъ-Астраханскій портъ 570 „

Путь къ С.-Ледовитому океану:

И. Съ Волги по Камѣ, на Чердынъ, р. Вишерка, Каналъ, р. Печора до портъ-Куя . 2860 „

Общая длина сихъ магистральныхъ водныхъ путей перваго разряда опредѣляется въ 14,255 верстъ, составляющихъ половину протяженія всѣхъ рѣкъ, по которымъ производится движеніе пароходовъ.

Второй разрядъ внутреннихъ водныхъ путей составляютъ сплавы и судоходныя рѣки съ искусственными на оныхъ сооруженіями (не вошедшія въ категорію 1-го разряда), находящіяся въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, числящіяся юридически въ общемъ пользованіи, но фактически остающіеся безъ хозяина. Капитальное улучшеніе сихъ рѣкъ, какъ равно расходы на содержаніе таковыхъ въ должной исправности, производятся смѣшаннымъ способомъ: распоряженіемъ земствъ, городовъ, учреждений, лицъ и товариществъ непосредственно заинтересованныхъ въ эксплуатаціи сихъ путей, причемъ не исключается участіе казны въ извѣстной долѣ такихъ расходовъ, размѣръ которыхъ, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ опредѣляется особо.

Точное опредѣленіе протяженія рѣкъ относимыхъ предлагаемой классификаціей ко II-му разряду — можетъ быть выяснено посредствомъ документальной повѣрки состоявшихся разновременнo распоряженій подлежащаго вѣдомства о признаніи данной рѣки „судоходной—открытой для общаго пользованія“. Общее протяженіе указанной категоріи водныхъ путей по нѣкоторымъ соображеніямъ можетъ достигнуть 65⁰/₀ протяженія всѣхъ внутреннихъ водныхъ путей Европейской Россіи.

Третій разрядъ внутреннихъ водныхъ путей вмѣщаетъ въ себѣ всѣ остальные, не вошедшія въ первыя двѣ группы, рѣки и ихъ притоки, не подчиненныя, по настоящее время, надзору вѣдомства М. П. С. и фактически находящіяся въ неограниченной частной собственности. Всякія заботы по содержанію въ порядкѣ и вообще эксплуатація данной категоріи водныхъ путей—относятся всецѣло къ обязанностямъ ихъ законныхъ, пользующихся правомъ исключительнаго ими пользованія—владѣльцевъ.

Общее правило:

Осуществленіе первоначальной классификаціи внутреннихъ водныхъ путей Россіи, а также послѣдующія перечисленія рѣкъ изъ одного разряда — въ другой, производятся не иначе, какъ съ вѣдома и утвержденія законодательныхъ учрежденій Имперіи.

КАРТА ВСЕРОССИЙСКАГО ВОДНАГО МЕТРОПОЛИТЕНА.



К. Э. ЛАССКИЙ.

ОБЪЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
КЪ СХЕМЪ
ВСЕРОССИЙСКАГО ВОДНАГО
МЕТРОПОЛИТЕНА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
„Т-во Художественной Печати“, Ивановская, 14.
1912.

Цѣль, преслѣдуемая проектомъ воднаго метрополитена, заключается въ объединеніи судоходныхъ рѣкъ Европейской Россіи для возможности безперегрузочнаго плаванія по онимъ судовъ грузоподъемностью въ 2000 тоннъ, при нормальной осадкѣ судна въ 2 метра (12 четвертей аршина).

Рѣки различныхъ бассейновъ, вошедшія въ систему метрополитена при посредствѣ озеръ и каналовъ образуютъ непрерывный водный путь, опоясывающій кольцомъ наиболѣе культурныя внутреннія области государства, связывая таковыя непосредственно, какъ съ промышленнымъ подмосковнымъ райономъ и его центромъ Москвой, такъ равно со всѣми расположенными на сихъ рѣкахъ и ихъ притокахъ пристанями. Независимо того, метрополитенъ, соединенный особыми водными артеріями со всѣми пятью русскими морями и Ледовитымъ океаномъ, предоставляетъ возможность каботажнымъ судамъ проникать далеко въ глубь континента, а также совершать сквозные рейсы изъ одного моря въ другое—во всевозможныхъ направленіяхъ.

Система сообщенія, метрополитеномъ олицетворяющая собою понятіе одного цѣльнаго одностипнаго, магистральнаго и транзитнаго пути, съ точки зрѣнія разумной эксплуатаціи представляетъ собою наиболѣе дешевый, доступный для общаго пользованія внутренній водный путь, долженствующій способствовать облегченію передвиженія громоздскихъ грузовъ, въ

особенности хлѣбныхъ продуктовъ, минеральнаго и жидкаго топлива, руды, лѣсныхъ матеріаловъ и всякаго вообще сырья—изъ мѣстъ ихъ заготовки или производства, до промышленныхъ перерабатывающихъ таковыя центровъ и далѣе—до расположенныхъ въ устьяхъ нашихъ судоходныхъ рѣкъ морскихъ портовъ, связанныхъ въ свою очередь неразрывной цѣпью съ водными путями внутренняго рѣчного метрополитена.

Въ частности въ составъ проектируемаго всероссійскаго воднаго метрополитена вошли:

А. 1) Каботажная гавань глубиною въ 15 футъ, расположенная въ устьѣ рѣки Волхова въ Лагожское озеро у города Новая-Лагога.

2) Водный путь по Лагожскому озеру, рѣка Свирь, Вознесенская пристань, Онежское озеро, рѣка Вытегра, Вытегорская пристань, Маріинская система, Облое озеро, Облозерская пристань, рѣка Шексна, Череповецкая пристань и далѣе до Рыбинска—протяженіемъ около 900 верстѣ.

3) Рѣка Волга отъ Рыбинска и далѣе на Ярославль, Кострому, Кинешму, Юрвецѣ, Нижний, Казань, Симбирскѣ, Самару, Вольскѣ, Саратовѣ, Камышинѣ до Царицына 2112 „

4) Волго-Донской каналъ (проектъ Леона Дрю и другимъ). 80 „

5) Рѣка Донъ отъ Калача до устья рѣки С. Донца 310 „

6) Шлюзованная рѣка Сѣверный Донецъ, искусственное Днѣпро-Донское сообщеніе при посредствѣ проектированнаго Инженеромъ Н. П. Пузыревскимъ канала и р. Самары съ Днѣпромъ до Екатеринославля 816 „

7) отъ Екатеринославля вверхъ по Днѣпру на Кременчугѣ, Черкассы до Кіева (481) и далѣе, до устья р. Припяти (104) 585 „

8) рѣка Днѣпръ отъ устья Припяти—на Лоевѣ, Рѣчицу, Жлобинѣ, Могилевѣ-Губернскій и Оршу, Днѣпрово-Двинскій каналъ, на Витебскѣ (проектъ Инж. Семенова и Левановскаго), р. Западная Двина, Соединительный каналъ съ р. Ловатью, (проектированный въ XVIII в. Кн. Вяземскимъ и Загорскимъ), черезъ Усвятъ, озерами Исменъ и Комло), города Великіе Луки, Холмъ, озеро Ильменъ, В. Новгородъ, рѣка Волховъ, шлюзованные по проекту управленія внутр. водныхъ путей М. П. С. волховскіе пороги и дамбы по Волхову до Ново-Ладожскаго каботажнаго порта 1397 верстѣ

Протяженіе магистральнаго кольца 6200 верстѣ

Б. Московская вѣтвь: отъ рѣчнаго Каботажнаго порта на Москвѣ рѣкѣ,—шлюзованная рѣка Ока, на г. г. Рязань, Кассимовъ, Муромъ, Горбатовъ до впаденія Оки въ Волгу у Нижняго-Новгорода. 1000 верстѣ

В. Сообщение съ Сѣвернымъ Ледовитымъ Океаномъ предусотрѣно съ рѣки Волги, а именно: по р. Камѣ до Перми и далѣе: на Солеварни до Чердыни, р. р. Вишерка, Березовка и Вогулка, искусственный каналъ черезъ водораздѣлъ длиною 8 верстѣ, а затѣмъ по р. Волосницѣ, по Печорѣ и далѣе на Кую до устья рѣки—въ Печорскую губу и Океанъ. 2850 „

Г. Непосредственные „выходы“ къ пяти морямъ:

1) къ *Бѣлому морю:*

съ р. Шексны на Кирилловѣ, система Герц. Виртембергскаго, озеро Кубенское, р. Сухона (г. Вологда) на Тотмю, Устюгъ-Великій, до Котласса, а далѣе по Сѣверной Двинѣ до Архангельскаго морского порта 1354 „

2) къ Черному морю:

Отъ г. Екатеринославля по шлюзованнымъ согласно составленному Министерствомъ Путей Сообщенія проекту Дибровскимъ порогамъ, на Александровскъ и далѣе по Н. Дибру на г. г. Никополь, Каховку до морскаго порта въ Херсонъ и далѣе къ Николаеву на Южномъ Бугѣ . 380 верстѣ

3) къ Азовскому морю:

сѣ р. Сѣвернаго Донца отъ его устья по Дону до морскихъ портовъ въ Ростовѣ на Дону, Таганрогу и другихъ портовъ Азовскаго моря . . 140 „

4) къ Каспійскому морю:

отъ Волго-Донскаго канала и Царицына по Волгѣ—до Астраханскаго морскаго порта 570 „

5) къ Балтійскому морю:

а) сѣ рѣки Волхова и Ново-Ладожскаго каботажнаго порта — по Ладожскому озеру, по р. Невѣ — до С.-Петербуржскаго коммерческаго порта 175 „

и б) сѣ Дибра по р. Припяти (468), Ясолбгѣ (58), Огинскій каналъ (30), Озеро (2), р. Щара (206), р. Нѣманъ (434), р. Дубисса (119), Каналъ *) (14), (проектъ Инж. Шистовскаго) и р. Вингава—до Виндавскаго незамерзающаго морскаго порта . . 1586 „

Протяженіе выходныхъ къ морямъ вѣтвей . . . 4205 верстѣ.

Общая длина путей внутренняго воднаго всероссійскаго метрополитена составляетъ:

$$6200 + 1000 + 2850 + 4205 = 14255 \text{ верстѣ.}$$

Независимо перечисленныхъ выше прямыхъ сообщеній, схема предоставляетъ возможность широкаго развитія перевозокъ сѣрбы и грузовъ, на дальнія разстоянія, смѣшанными водными путями, т. е. такими, изъ которыхъ частъ входитъ въ составъ метрополитена, а другія состоятъ изъ соприкасающихся сѣ онимъ водныхъ путей мѣстнаго значенія. Для

*) Каналъ въ чернѣ былъ сооруженъ въ началѣ прошлаго столѣтія, затѣмъ заброшенъ.

примѣра укажу на сквозное сообщеніе Чернаго моря съ Балтійскимъ, достижимое для массовыхъ грузовъ въ слѣдующихъ направленіяхъ:

в) съ Юга и верхняго плесса р. Днѣпра: черезъ Оршу, а съ Сѣверо-Востока: по Волхову, Ильмену и Ловати—на Витебскъ и далѣе по западной Двинѣ до Риги и Рижскаго, морского залива.

г) Съ рѣки Южнаго Буга и Николаева, а также съ Юго-Восточныхъ окраинъ Приднѣпровья къ Западу: по Припяти—до Пинска, Днѣпро-Бугской системой, по Западному Бугу Нареву и Вислой—черезъ Пруссію, въ Данцигъ.

и д) изъ тѣхъ же районовъ на Сѣверо-Западъ: по тому же направленію по Припяти,—Огинскимъ каналомъ, по Нѣману на Гродно, Ковно и далѣе по Нѣману,—черезъ Пруссію—въ Кенигсбергъ.

При указанной конфигураціи «схемы» получаемъ слѣдовательно пять водныхъ путей, соединяющихъ Черное море съ Балтійскимъ, изъ числа которыхъ три пути пролегаютъ исключительно въ предѣлахъ Имперіи, а два послѣдніе «г» и «д» будутъ транзитными путями общаго пользованія Россіи и Пруссіи. Не слѣдуетъ также упускать изъ виду вновь нарождающееся, по счету шестое, водное соединеніе сихъ двухъ морей по инициативѣ Австріи, приступившей къ осуществленію обширной системы своихъ искусственныхъ водныхъ путей на предметъ соединенія съ одной стороны р. р. Одера и Вислы—съ Дунаемъ, а съ другой притока той же Вислы рѣки Санъ съ Днѣстромъ. Послѣднее сооруженіе явится кратчайшимъ внутреннимъ воднымъ путемъ между Чернымъ и Балтійскимъ морями (см. чертежъ), способнымъ успѣшно конкурировать съ желѣзнодорожными; путь этотъ, по географическому своему положенію, пролегая свѣше 1200 верствъ по русской территоріи, несомнѣнно займетъ выдающееся, въ экономическомъ отношеніи, положеніе въ промышленной жизни Юго-Западныхъ окраинъ Имперіи.

Основное положеніе предлагаемаго мною плана работъ по развитію и улучшенію внутреннихъ водныхъ путей, подлежащихъ производству въ теченіе ближайшаго времени—заключается въ томъ, чтобы: а) всѣ 7200 верствъ внутреннихъ водныхъ путей метрополитѣна были-бы сооружены по одному общему габариту для возможности плаванія по онѣмъ судовъ

сѣ нормальной осадкой вѣ два метра и грузоподъемностью вѣ 2000 тоннѣ netto. Пропускная способность шлюзовѣ должна соотвѣтствовать расчету предусмотрѣнному Закономѣ 21 Іюня 1910 года «о шлюзованіи Сѣвернаго Донца» т. е. чтобы размѣры искусственныхѣ сооружений метрополитѣна были приспособлены для свободнаго *суточного* пропуска судовѣ, при двухстороннемѣ движеніи, сѣ грузомѣ вѣ 3.000.000 пудовѣ— вѣ каждомѣ направленіи.

б) Двухметровая глубина остальныхѣ 7055 верстѣ выходящихѣ путей къ морскимѣ портамѣ, расположеннымѣ вѣ устьяхѣ рѣкѣ, признается не нормальной, а только минимальной, подлежащей постепенному увеличенію, вѣ зависимости отѣ условий дальнѣйшаго развитія и преуспѣянія народной промышленности и торговли, современныхѣ требованія которыхѣ настолько уже ярко освѣщены, что нѣкоторые изѣ такихѣ работѣ второй очереди могутѣ быть безѣ всякаго риска вѣ настоящее уже время перечисляемѣ вѣ категорію работѣ первой очереди. Напримерѣ: 1) шлюзованіе Ивановскихѣ на р. Невѣ пороговѣ сѣ расчисткой отмелей вѣ устьѣ р. Волхова до 15 футовой глубины для свободнаго плаванія каботажныхѣ, морскихѣ судовѣ сѣ Балтійскаго моря до Н. Ладоги и даже далѣе по Волхову до пороговѣ, а по спланировкѣ или шлюзованіи послѣднихѣ—до Великаго Новгорода и Ильмена озера.

2) Волго-Донской каналѣ, р. Волга отѣ Саратова до Астрахани и р. Донѣ до Ростовскаго морскаго порта, преслѣдуютѣ двойную задачу: удовлетворятѣ потребностямѣ внутреннихѣ водныхѣ путей метрополитѣна и, единовременно сѣ сѣ этимѣ, служитѣ транзитнымѣ, для глубокаго сидящихѣ судовѣ, путемѣ, соединяющимѣ Черное море сѣ Каспиемѣ,—вѣ виду чего глубина даннаго пути должна соотвѣтствовать глубинѣ 12 футового рейда вѣ устьѣ рѣки Волги.

3) Постепенное передвиженіе пристаней для нагрузки глубокаго сидящихѣ каботажныхѣ судовѣ на Нижнемѣ Днѣпрѣ выше Херсона, послѣ рѣшенія вопроса о шлюзованіи Днѣпровскихѣ пороговѣ представляется совершенно естественнымѣ, а потому, для соотвѣтствующаго углубленія Н. Днѣпра сѣ юга на сѣверѣ, намѣчаются нижеслѣдующіе этапные пункты: Каховка, Никополь и Александровскѣ, которому выскажемѣ пожеланіе сосредоточить вѣ будущемѣ его экспортномѣ портѣ главнѣйшія отрасли хлѣбной, металлургической и каменноуголь-

ной промышленности громаднѣхъ черноземнѣхъ районовъ мало-россійскаго края.

в) Всѣ остальныя рѣки и рѣчки, соприкасающіяся съ метрополитеномъ, считаютъ погѣвздыми путями къ главному магистральному и какъ таковыя признавать путями «второй очереди», дальнѣйшее развитіе и улучшеніе которыхъ всецѣло должно бѣть поставлено въ зависимость отъ степени культурнаго развитія края, экономическихъ соображеній и торгово-промышленныхъ условій данной мѣстности.

и г) Осуществленіе проекта всероссійскаго воднаго метрополитэна во всемъ его объемѣ представляющаго собою основную базу магистральныхъ и транзитныхъ водныхъ путей общегосударственнаго для Европейской Россіи значенія, признается цѣлесообразнымъ производить исключительно за счетъ государственной казны. Что же касается внутреннихъ водныхъ путей второй категоріи, т. е. рѣкъ мѣстнаго значенія, то улучшеніе судоходныхъ условій таковыхъ, въ связи съ полнымъ ихъ оборудованіемъ и обзаведеніемъ: затонами, пристанями, элеваторами, зернохранилищами, землечерпательницами, приборами для ремонта и т. д., требующихся для возможно экстенсивной частной эксплуатаціи—должно относиться къ обязанностямъ тѣхъ учреждений, организацій, городовъ, земствъ и лицъ, которыя пользуются сими путями, извлекаютъ изъ оныхъ свои выгоды. Прототипомъ такихъ организацій, при извѣстной долѣ участія въ расходахъ государства, представляется на нашъ взглядъ организація «Рѣчныхъ Комитетовъ» въ границахъ точно опредѣленныхъ въ разработанномъ мною въ свое время проектѣ.

Примѣчаніе. Докладъ мой объ эксплуатаціи внутреннихъ водныхъ путей при посредствѣ мѣстныхъ рѣчныхъ комитетовъ подвергался разсмотрѣнію и принципиально—разрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ—Сѣвзгомъ Гидротехниковъ и Русскихъ дѣятелей по воднымъ дѣламъ, еще въ 1894 году, по настоящее однако время организація рѣчныхъ Комитетовъ не получила практическаго примѣненія, а многія изъ нашихъ сплавныхъ и судоходныхъ рѣкъ въ особенности мѣстнаго значенія, за отсутствіемъ потребныхъ на улучшеніе таковыхъ—кредитовъ, продолжаютъ оставаться — въ первобытномъ состояніи.

На приложенной къ настоящей запискѣ схематиче-

ской картѣ, особыми условными знаками указаны пути входящія въ составъ всероссійскаго воднаго метрополитена, причемъ собственно основное его кольцо съ подходомъ къ Москвѣ, какъ равно расположенные въ устьяхъ рѣкъ морскіе порты, которые, по идеѣ автора проекта, должны составлять въ административномъ отношеніи одно нераздѣльное цѣлое съ внутренними водными путями—изображены краснымъ колеромъ, прочіе же выходные къ морямъ пути показаны жирными чертами. Независимо сего на схемѣ указаны пунктиромъ главнѣйшія направленія морского плаванія, имѣющія непосредственную связь съ перевозкою экспортныхъ грузовъ, доставляемыхъ въ порты внутренними водными путями, для переотправки за границу.

Чтобы оцѣнить значеніе сихъ направленій необходимо прежде всего задать себѣ вопросъ, въ какой мѣрѣ современные, такъ называемые, мірового значенія порты удовлетворяютъ потребностямъ русскаго экспорта? Отвѣтъ на этотъ вопросъ можетъ быть лишь одинъ, а именно въ смыслѣ отрицательномъ, вслѣдствіе чего, устанавливая магистрали внутреннихъ водныхъ путей, преимущественное значеніе которыхъ имѣетъ экспортъ, необходимо подумать о возможномъ улучшеніи положенія таковаго—путемъ обезпеченія русскому экспорту наиболѣе выгодныхъ условій сбыта на иностранныхъ потребительскихъ рынкахъ. Въ данномъ случаѣ заслуживаютъ особаго вниманія Западно-Европейскіе рынки, расположенные: а) въ бассейнахъ Балтійскаго и Нѣмецкаго морей и б) въ Средиземномъ морѣ. По отношеніи первыхъ — современная наша торговля безсильна, можно лишь защищаться, ограничиваясь до поры до времени оборонительной позиціей, резервной базой, которой намѣчается нами

Ново-Ладожскій портъ. Иное дѣло Южные рынки, которые по количеству общаго экспорта занимаютъ уже въ настоящее время первенствующее, а послѣ осуществленія Волго-Донскаго сообщенія метрополитэнномъ несомнѣнно приобрѣтутъ исключительное, такъ сказать жизненное для насъ значеніе, въ виду чего упускать единственный, быть можетъ, въ исторіи современныхъ народовъ моментъ справедливаго разграниченія сферы торговой ихъ дѣятельности—было бы непростительной ошибкой, послѣдствія которой столь рельефно изложены въ историческомъ афоризмѣ Петра Великаго: *„утушеніе времени—смерти безвозвратной подобно“*.

Призракъ, — угрожающій серьезною опасностью южно-русской экспортной торговлѣ,—далеко не такъ эфемеренъ, какъ бы это на первый взглядъ казалось. Три южныхъ моря, по свидѣтельству древнихъ писателей составлявшихъ одно цѣлое, а именно Каспійское, Азовское и Черное—собственно не моря, а скорѣ большія озера, въ крайнемъ случаѣ особой категоріи громадныя водоемы, извѣстныя въ политикѣ подъ названіемъ „Mare clausum“. Первое изъ нихъ (Каспійское), помимо совершенной обособленности своей, точно, также, какъ и нѣкоторыя изъ впадавшихъ въ оное рѣкъ и Карабугазскаго залива, сохнетъ и мелѣтъ, горизонтъ его водъ въ настоящее время ниже горизонта Азовскаго моря слишкомъ на 26 метровъ. Мелководное само по себѣ Азовское море тоже мелѣтъ, доказательствомъ чего можетъ служить его Сивачъ, превратившійся въ сплошное болото, и заброшенный Перекопскій каналъ. Расположенные на сѣверномъ побережьи сего водоема порты поддерживаются искусственно дноуглубительными машинными приспособленіями. Черное море, въ особенности вся его западная сторона, безусловно мелѣтъ. Изслѣдованія, произве-

деня въ этомъ направленіи въ Джарылгачской бухтѣ у Хорловъ и Скадовска, затѣмъ въ районѣ С.-З. побережья, а также въ устьяхъ Дуная устанавливаютъ неопровержимые факты о послѣдовательномъ и притомъ быстромъ стихійномъ движеніи песковъ, угрожающихъ заносомъ большинству западныхъ его портовъ въ томъ числѣ и Одесскому. Выходъ изъ сихъ морей, далеко не надежныхъ въ смыслѣ морскаго коммерческаго плаванія, остается также единственнымъ, посредствомъ Босфорской протоки къ четвертому по счету аналогичнаго характера Мраморному морю (площадью менѣе нашего Онежскаго озера), которое въ силу географическаго своего положенія и находясь въ обладаніи враждебныхъ славянскои расѣ мусульманъ, представляетъ собою искусственную ловушку и камень преткновенія для всѣхъ русскихъ мореходцевъ, имѣющихъ надобность пробраться черезъ Дарданеллы въ настоящую морскую ширь. Изъ этого слѣдуетъ, что не желаніе расширенія границъ, ни стремленіе къ поработенію болѣе слабаго сосѣда, а исключительно жизненные интересы мирнаго развитія сельско-хозяйственной промышленности громадной территоріи густо заселеннаго и культурнаго края, снискавшаго себѣ со временъ глубокой старины названіе житницы Европы— требуютъ того, чтобы зернохранилище сей житницы было организовано на твердомъ основаніи, въ совершенно безопасномъ для его существованія мѣстѣ и притомъ въ районѣ такого дѣйствительно свободнаго морскаго порта, который, не подвергаясь замерзанію, представлялъ-бы возможность свободно функционировать круглый годъ, обслуживая потребителей Западной Европы русскимъ хлѣбомъ насущнымъ, непосредственно доставляемымъ изъ первыхъ рукъ и мѣстъ его производства, помимо иностранныхъ коммиссіоне-

ровъ, въ карманы которыхъ попадаетъ въ настоящее время значительная доля барышей. Такой портъ, очевидно, долженъ быть расположенъ въ пунктъ удобномъ для мореходныхъ рейсовъ, соединенъ кратчайшими разстояніями и удобствомъ сообщенія какъ съ внутреннимъ всероссійскимъ воднымъ метрополитеномъ, такъ равно посредствомъ желѣзныхъ и грунтовыхъ дорогъ прочно связанъ съ центрами производства. Независимо того такой портъ долженъ быть обезпеченъ отъ зависимости существующихъ такъ равно и вновь нарождающихся конкурентовъ экспортной русской торговли, угрозой которой слѣдуетъ признать намѣченный Германіей, на территоріи Малой Азіи у г. Александретты, новый портъ, расположенный въ желѣзнодорожномъ узлѣ, строящейся Багдадской желѣзной дороги, въ расчетъ на транзитное массовое передвиженіе Европейскихъ грузовъ къ юго-востоку Азіи и въ Индію.

По географическому своему положенію наиболѣе соответствующимъ потребностямъ Южно-русской торговли представляется намъ бывшій турецкій, отвоеванный балканскими славянами, портъ Салоники, призванный, повидимому, въ ближайшемъ будущемъ превратиться въ международный мірового торговаго значенія на западныхъ окраинахъ Средиземнаго моря — портъ, и дѣйствительно, древняя Солунь можетъ имѣть первостепенное значеніе не только для славянскихъ государствъ Балканскаго полуострова, но и для всероссійской экспортной торговли. Установленіе прямого сообщенія воднаго метрополитена съ Солунью помощью своего собственного русскаго каботажа несомнѣнно благотворно повліяетъ на преуспѣяніе и развитіе нашей внутренней торговли вообще, а въ

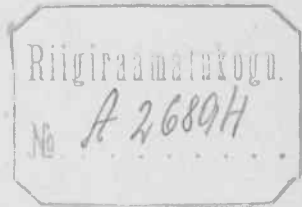
частности создатьъ единственно удобный выходъ хлѣбу, экспортируемому изъ бассейна рѣкъ Днѣстра и пограничнаго съ Румыніей р. Прутъ, лишенныхъ возможности пользоваться метрополитеномъ и остающихся подъ гнетомъ румынской торговли, стремящейся подчинить своему вліянію юго-западныхъ окраины Россіи и направлять Бессарабскій хлѣбъ въ Румынскій Галацъ и далѣе по Дунаю, по указкѣ иностранцевъ. Организованное Правительствомъ и широко субсидированное имъ Русско-Дунайское пароходство представляется паліативомъ, не достигающимъ цѣли; тутъ необходимы радикальныя мѣры и притомъ не терпящія отлагательства, въ видѣ сооруженія надлежаще оборудованнаго *«общеславянскаго торговаго морского порта»*, связаннаго съ мѣстами производства особымъ союзомъ, таможенными уставами, тарифными ставками перевозки грузовъ и наконецъ расположеннаго внѣ турецкихъ проливовъ, съ открытымъ выходомъ въ Средиземное море и океаны.

Въ указанный портъ, сухимъ путемъ помимо балканскихъ, венгерскихъ и румынскихъ грузовъ могли бы свободно направляться въ кратчайшихъ направленіяхъ, бессарабскіе и приднѣстровскіе—слѣдуя по Дунаю въ Никополь, а оттуда по желѣзной дорогѣ въ Софію и далѣе въ Солунь, для каковой цѣли остается соединить ее желѣзной дорогой съ Софіей.

Вышеприведенныя соображенія, рисующія широкіе горизонты предстоящей торговой дѣятельности въ Средиземномъ морѣ, даютъ мнѣ достаточно основаній для отмѣтки на представляемой проектной картѣ Всероссийскаго воднаго метрополитена, въ Солунскомъ заливѣ Архипелага—морской *„Волнъ ѿ гавани“* наиболѣе соотвѣтствующей условіямъ международныхъ

торговых сношеній и олицетворяющей собою якорь спасенія для экономического закрѣпленія на мировыхъ рынкахъ — жизненныхъ интересовъ славянской культуры и сельско-хозяйственной промышленности.

Р. Лам.



A 26.894

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU



1 0100 00405725 9

A 2