

T  $\frac{85}{1121}$











Т  $\frac{85}{1121}$

# КАРСКОЕ МОРЕ

И

ЕГО ТОРГОВОЕ ЗНАЧЕНІЕ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Типографія Менделевича, Гороховая ул., № 51.

1890.



9711  
G.

19

58  
15



Т  $\frac{85}{1121}$  4

# КАРСКОЕ МОРЕ

И

ЕГО ТОРГОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Менделевича, Гороховая ул., № 51.

1890.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 23 Марта 1890 г.



*в переноску 4.28289-41*





Вопросъ объ удобствѣ морского пути къ устьямъ Оби и Енисея и о возможности поддерживать этимъ путемъ непосредственныя сношенія между Сибирью и Западною Европою давно уже занимаетъ торговцевъ и публицистовъ. Этотъ вопросъ, попеременно, то остается какъ будто забытымъ, то опять выплываетъ наружу и обсуждается съ разныхъ точекъ зрѣнія.

Въ тоже время другой вопросъ обращалъ на себя не меньшее вниманіе общества; это—Бѣломорско - Онежскій каналъ, необходимость котораго признана для развитія нашего Сѣвера.

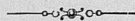
Эти два вопроса обсуждались все время совершенно независимо другъ отъ друга, какъ будто не имѣющіе ничего общаго, никакой связи между собою. Находились даже публицисты, которые неумоимо проповѣдывали необходимость сооруженія Бѣломорско - Онежскаго канала и въ то-же самое время выступали явными противниками облегченія плаванія по Карскому морю.

Намъ же кажется, что эти два вопроса только тогда получаютъ дѣйствительное вели-

кое значеніе, когда они будутъ разсматриваться какъ «одинъ вопросъ»; потому что, открывая упомянутый каналъ, мы невольно открываемъ судоходство по Карскому морю «для Россіи» и «въ интересахъ Россіи».

Съ этой точки зрѣнія мы и будемъ смотрѣть на этотъ вопросъ.

**Авторъ.**





Только что намъ удалось освободиться отъ Берлинской биржи, только что мы провозгласили нашу финансовую самостоятельность, какъ приходится читать въ «Биржевыхъ Вѣдомостяхъ» отъ 18-го Марта:

«Спокойная, справедливая и при томъ въ высшей степени *безпристрастная* оцѣнка заслугъ русскаго министра финансовъ (сдѣланная коммерческимъ атташе при здѣшнемъ англійскомъ посольствѣ) должна произвести въ коммерческомъ мірѣ и среди капиталистовъ не одной только Великой Британіи тѣмъ большее впечатлѣніе, что само англійское правительство опубликованіемъ этого документа въ неочередное время само какъ будто захотѣло обратить вниманіе англійскихъ финансовыхъ дѣятелей на ту громадную перемѣну, которая произошла въ экономической жизни Россіи за послѣдніе годы, и открыть глаза англійскимъ капиталистамъ по отношенію значительно возвысившагося внутренняго достоинства русскихъ государственныхъ цѣнностей...»

Такая *безпристрастная* оцѣнка со стороны представителя «англійскихъ интересовъ» въ Россіи, невольно обращаетъ на себя вниманіе.

Не одно англійское правительство, но и даже англійскія общества открыто проповѣдуютъ походъ англійскихъ капиталистовъ на Русь и ея золотое дно — Сибирь.

Въ январской книжкѣ журнала «Русское Судоходство» помѣщенъ докладъ г. Селивана, сдѣланный имъ 17 Сентября прошлаго года въ британскомъ географическомъ обществѣ въ Ньюкэстлѣ на тему: *«Богатства Сибири и удобства морского сообщенія съ ней»*.

Этотъ докладъ хотя самъ по себѣ не содержитъ для насъ ничего новаго, но несмотря на то онъ весьма важенъ, потому что, хотя и читанъ въ географическомъ обществѣ, но былъ обращенъ тоже къ англійскимъ капиталистамъ, съ цѣлью воодушевить ихъ къ принятію болѣе дѣятельнаго участія въ дѣлахъ открывшагося недавно въ Лондонѣ «Англо-Сибирскаго Торговаго Товарищества» учрежденнаго съ цѣлью эксплуатаціи неисчерпаемыхъ богатствъ Сибири.

Въ виду всего этого намъ кажется, что приближается необходимость рѣшенія вопроса о Карскомъ морѣ въ интересъ русскаго народа.

Не будемъ разбирать всего доклада, но обратимъ только вниманіе читателей нашихъ на нѣкоторые факты, достойные особаго примѣчанія.

Энергичный и опытный въ мореплаваніи капитанъ Уиггинсъ предпринималъ съ 1874 г.



по 1889 г. цѣлый рядъ плаваній изъ Англіи въ Карское море, съ цѣлью установленія этимъ путемъ постоянныхъ коммерческихъ сношеній съ Сибирью. Этими плаваніями онъ доказалъ не только возможность сѣверо-восточнаго морского сообщенія съ сѣвернымъ берегомъ Сибири, но, поднявшись на своемъ пароходѣ по главному фарватеру Енисея до города Енисейска, открылъ прямое морское сообщеніе между промышленнымъ центромъ Сибири и европейскими портами.

Мнѣніе капитана Уиггинса клонится къ тому, что само Карское море представляетъ мало затрудненій для плаванія, хотя ведущіе въ него проливы бываютъ иногда затерты льдами, что случается во время продолжительныхъ сѣверо-восточныхъ вѣтровъ, которые сгущаютъ ледъ и гонятъ его въ этотъ уголъ, откуда ему трудно освободиться, вслѣдствіе малой ширины выхода. Безуспѣшные результаты нѣкоторыхъ экспедицій, раньше принимавшихся въ Карское море, слѣдуетъ, по его мнѣнію, приписать не столько затруднительности плаванія по этому морю, сколько недостаточной опытности и знанію характера и передвиженій ледяныхъ массъ. Кромѣ того успѣхъ всецѣло зависитъ отъ самихъ судовъ; обыкновенной конструкціи суда едва ли могутъ быть съ успѣхомъ примѣняемы въ этихъ водахъ, даже при значительной опытности капитановъ. Плаваніе обязательно долъ-

жно быть предпринимаемо только на арктическихъ пароходахъ, лучшимъ типомъ которыхъ можетъ служить англійскій деревянный смѣжной постройки пароходъ «Лабрадоръ», на которомъ капитанъ Уиггинсъ совершалъ нѣсколько удачныхъ плаваний въ устье Енисея.

Высказываемое капитаномъ Уиггинсомъ мнѣніе о возможности плаванія по Карскому морю вполне подтверждаетъ справедливость убѣжденій Норденшельда, высказанныхъ имъ по поводу этого моря, о которомъ онъ выражается слѣдующимъ образомъ:

«Уже раньше, при описаніи плаваній пароходовъ «Превенъ» и «Имеръ» (въ 1875 и 1876 г.), я имѣлъ случай говорить по этому поводу; послѣдующія затѣмъ плаванія капитана Уиггинса въ 1876 г., Дальмана, Даля и Шваненберга въ 1877 г. и многочисленныя плаванія, совершенныя въ Карское море разными судами въ 1878 г. еще болѣе убѣдили меня въ основательности высказаннаго мною мнѣнія о возможности пользованія этимъ путемъ для коммерческихъ цѣлей. Мнѣ кажется, что научныя наблюденія сдѣланныя во все время этихъ экспедицій, достаточно ясны и точны, и доводы достаточно вѣски для того, чтобы наконецъ разсѣять тотъ *предразсудокъ*, который такъ долго питали по отношенію къ доступности этого моря; потому есть основаніе полагать, что въ близ-

комъ будущемъ здѣсь разовьется оживленное судоходство. тѣмъ болѣе, что этотъ путь — единственный, которымъ большое количество дешевыхъ товаровъ можетъ быть съ выгодною привозимо къ обь-енисейскому рѣчному бассейну».

Мы понятно не можемъ утверждать, что Карское море въ настоящее время при существующихъ условіяхъ, представляетъ большія удобства для мореплавателей, но во всякомъ случаѣ нельзя отрицать возможности выгоднаго торговаго плаванія чрезъ Карское море въ теченіи отъ двухъ до трехъ мѣсяцевъ. Этого времени вполне достаточно, если въ устьѣ Енисея будетъ сооруженъ портъ, представляющій нѣкоторыя удобства для выгрузки и нагрузки судовъ.

Сознавая огромную важность и необходимость этого новаго пути для процвѣтанія промышленности и земледѣлія въ Сибири, русское правительство отнеслось весьма сочувственно къ предпріятію англичанъ и доказало это дарованіемъ имъ въ 1887 г. пятилѣтней привиллегіи беспошлиннаго ввоза почти всѣхъ англійскихъ произведеній, привозимыхъ изъ Англіи этимъ новымъ путемъ. Изъ смысла уже самой Высочайше дарованной привиллегіи слѣдуетъ сдѣлать выводъ, что этотъ новый путь желателенъ и возможенъ, а, слѣдовательно, говорить о немъ можно какъ о пути существующемъ.





Обратимъ теперь вниманіе читателей на важное значеніе этого пути для Сибири.

О естественныхъ богатствахъ Сибири мы распространяться не будемъ, такъ какъ они уже достаточно подробно описаны не только русскими, но и иностранцами какъ Ландсделломъ, Бальмеромъ, Лессепсомъ и другими. Что Сибирь самая богатая страна въ свѣтѣ по отношенію къ царству растительному, животному и минеральному, — признано авторитетами на основаніи сдѣланныхъ изслѣдованій

Между тѣмъ вслѣдствіе отдаленности этой богатой страны отъ русскихъ портовъ, а также по случаю считавшейся до сихъ поръ недоступности ея сѣверныхъ береговъ, Сибирь и ея промышленность были совершенно изолированы, — что сильно тормозило ея развитіе. Затруднительность и дороговизна привоза по имѣвшимся внутреннимъ путямъ сообщенія, особенно по отношенію къ тяжеловѣснымъ грузамъ: — паровымъ котламъ, машинамъ, локомотивамъ, сельско-хозяйственнымъ орудіямъ и пр. и пр., — сильно отражались на процвѣтаніи сельскаго хозяйства, и горнаго промысла съ одной стороны, и на удобномъ и выгодномъ сбытѣ сибирскихъ произведеній съ другой.

Сооруженіе Уральской горнозаводской желѣзной дороги нѣсколько улучшило положеніе западной Сибири, и нѣсколько приблизило ее къ центру Россіи, т. е. къ Москвѣ.

Но можетъ ли Москва дать Сибири то, что ей нужно, достигла ли русская промышленность той степени развитія, чтобы она была въ состояніи удовлетворить всѣмъ нуждамъ сей богатой, но поставленной въ столь невыгодное и зависимое положеніе страны? — Едва ли можно утвердительно отвѣтить на этотъ вопросъ.

Не сомнѣваясь въ необходимости улучшенія внутреннихъ путей сообщенія въ Сибири, вполнѣ сознавая всю важность ихъ въ административномъ, стратегическомъ и экономическомъ отношеніяхъ, нельзя не сознаться, что какъ бы ни были усовершенствованы эти самые внутренніе пути сообщенія, они сами по себѣ не могутъ удовлетворить существенныхъ нуждъ этой страны, и особенно ея центра. Дѣйствительно, принимая въ соображеніе огромное протяженіе Россійской имперіи, возможно ли при настоящихъ условіяхъ ожидать отъ Сибири той степени промышленнаго развитія, которая соотвѣтствовала бы ея естественному богатству, неужели можно полагать, что Сибирь, ограничиваясь одною внутреннею и притомъ невыгодною для себя торговлею, можетъ когда либо дойти до того благосостоянія, до котораго дошла Европейская Россія, только благодаря увеличенію протяженія ея морскихъ береговъ и сооруженію путей сообщенія, ведущихъ къ морскимъ

портамъ для облегченія внѣшней торговли Россіи.

Внутренніе пути сообщенія Сибири только тогда получаютъ дѣйствительное значеніе, если они будутъ служить **облегченіемъ вывоза сибирскихъ продуктовъ къ ближайшему порту.** Только при развитіи внѣшней торговли Сибири, окажется дѣйствительная надобность во внутреннихъ путяхъ.

Какое благотворное вліяніе на развитіе восточнаго приморскаго берега Сибири имѣетъ прямое морское сообщеніе, — лучшимъ доказательствомъ можетъ служить то огромное количество грузовъ, перевозимыхъ ежегодно изъ Владивостока въ Одессу и обратно, а также проектируемые пароходные рейсы изъ Петербурга во Владивостокъ.

Но Владивостокскій портъ опять-таки не можетъ имѣть того значенія для центра Сибири и для внѣшней торговли съ Европой, во первыхъ, по случаю его отдаленности отъ Енисейска, и во вторыхъ, по случаю огромнаго протяженія между этимъ портомъ и портами европейскими.

Сближеніе же этого порта съ центромъ Сибири, посредствомъ каналовъ между притоками Енисея и Амура, послужило бы преимущественно къ концентраціи произведеній дальнаго востока въ центрѣ Сибири, т. е. Енисейскѣ, съ выходомъ чрезъ Карское море.

Городъ Енисейскъ служитъ естественнымъ



центромъ Сибири по своему географическому положенію, и Енисей представляет собою главную артерію всѣхъ водныхъ системъ этой страны. Чтобы убѣдиться въ томъ, достаточно взглянуть на карту: почти отъ самой китайской границы Енисей имѣетъ прямое сѣверное направленіе съ небольшимъ уклономъ на западъ; онъ соединенъ посредствомъ Обь-Енисейскаго канала съ водной системой рѣки Оби, на востокъ онъ легко можетъ быть соединенъ съ водной системой Амура и съ рѣкой Леной; кромѣ того онъ съ правой стороны принимаетъ нѣсколько болѣе или менѣе значительныхъ и важныхъ притоковъ.

Изъ всего вышесказаннаго смѣло можно сдѣлать выводъ, что правильное и быстрое развитіе Сибири, вслѣдствіе ея обширнаго протяженія, главнымъ образомъ зависитъ отъ облегченія судоходства по этому пути, для обезпеченія болѣе удобнаго и выгоднаго сбыта сибирскихъ продуктовъ на европейскихъ рынкахъ, и обратно для болѣе скорого, удобнаго и болѣе дешеваго способа полученія всѣхъ необходимыхъ усовершенствованныхъ машинъ и орудій, въ которыхъ такъ сильно нуждается страна для поднятія ея производительности и для эксплуатаціи естественныхъ ея богатствъ.

Развитіе внѣшней торговли Сибири по этому направленію въ свою очередь разовьеть

внутреннюю промышленность всей страны и укажетъ на необходимыя улучшенія во внутреннихъ путяхъ сообщенія и на цѣлесообразность и своевременность новыхъ сооруже-ній.

Вполнѣ справедливо стремленіе сблизить Сибирь съ центромъ Россіи, но нельзя не согласиться, что Сибирь не можетъ развиваться въ болѣе значительной степени, если она будетъ находиться въ такой полной зависимости отъ російскаго промышленнаго центра, который во многомъ далеко еще не въ состояніи конкурировать съ иностранными заводами, а главнымъ образомъ не можетъ служить при настоящихъ условіяхъ, рынкомъ для сбыта вывозныхъ произведеній Сибири. Намъ извѣстно, что главнѣйшіе сырые продукты, которые могутъ быть вывезены по системамъ Оби и Енисея суть: пшеница, рожь, овесъ, льняное и коноплянное сѣмя, шерсть, кожа, пенька, ленъ, графитъ, дерево и пр. и пр., т. е. все предметы, потребителемъ которыхъ является не Европейская Россія, не Москва, а главнымъ образомъ, западно-европейскія государства. Изъ этого слѣдуетъ естественная потребность для Сибири, имѣть прямая торговая сношенія съ европейскими государствами.

Поэтому лучъ надежды проблеснулъ для сибирскихъ здравомыслящихъ людей, когда первый англійскій пароходъ «Фениксъ», съ

капитаномъ Уиггинсомъ, въ 1887 г. поднялся вверхъ по Енисею и выгрузился у самого города Енисейска. Большая часть сибирскихъ промышленниковъ сознавала важность этого новаго пути для торговли, а Высочайшая привилегія придала имъ энергіи и предприимчивости, такъ какъ въ этомъ дѣйствии правительства они видѣли желаніе послѣдняго, облегчить участь страны и поощрить судоходство на новомъ пути.

Но, къ сожалѣнію, у насъ нашлись люди, столь близорукіе къ своей же выгодѣ, которые не только не хотятъ признать важнаго значенія этого морского сообщенія, но считаютъ его ущербомъ для всей страны. Люди эти, не видящіе дальше своего носа, способны тормозить великое русское дѣло, которое, какъ казалось, только что хотѣло перейти изъ области догадокъ и проектовъ на почву дѣйствительности. Ослѣпленные боязнью лишиться той пользы, которую они извлекаютъ изъ настоящаго безпомощнаго положенія Сибири, эти люди, не понимаютъ, что открытіе Карскаго моря для мореплавателей и допущеніе иностранныхъ судовъ въ р. Енисей, давая сильный толчекъ развитію промышленности и торговли, въ то-же время въ силу самихъ обстоятельствъ только подыметъ русское рѣчное пароходство и оживитъ транзитъ большаго тракта Сибирскаго. Уже по одной той страстности, говоритъ г. Ядрин-



цевъ, съ которою московскіе коммерсанты отстаиваютъ «свои» интересы и выступаютъ съ ходатайствомъ о принятіи мѣръ противъ нарушенія «ихъ» правъ на торговую эксплуатацію Сибири какими то двумя англійскими пароходами, можно видѣть, кто получаетъ львиную долю прибылей отъ Восточной Сибири. Страна должна перестать быть какимъ то этапомъ, какимъ то промежуточнымъ пунктомъ для удовлетворенія «чужихъ» интересовъ, она нуждается въ огражденіи «своихъ» интересовъ, она должна жить для себя въ торговомъ и экономическомъ отношеніи, ибо она все таки русская страна и имѣетъ право ожидать помощи для своего населенія, заботъ о правильномъ устройствѣ его быта, какъ въ хозяйственномъ, такъ и административномъ отношеніи.

Посмотримъ теперь, что было сдѣлано нами для оправданія столь справедливыхъ надеждъ благомыслящихъ людей хотя далекой отъ насъ, но вполне родной намъ богатой страны; посмотримъ на сколько мы успѣли воспользоваться тѣми опытами и значительными жертвами, которыхъ не боялись принести иностранцы, предупредивши насъ въ рѣшеніи самой трудной части этой важной для насъ проблемы.

На первомъ же шагу мы къ сожалѣнію наталкиваемся на противорѣчіе, которое объяснимо только тѣмъ протекціонизмомъ, ко-

торый у насъ въ Россіи такъ часто практикуется въ пользу или для покровительства отдѣльной отрасли торговли и промышленности, отдѣльныхъ городовъ и даже единичныхъ личностей, и такъ часто вредно отзывающемся на общемъ экономическомъ благосостояніи страны.

Въ 1887 г., какъ было уже упомянуто, правительство, въ полномъ сознаніи справедливости и важности своего дѣйствія, даровало привилегію беспошлиннаго привоза въ Енисей необходимыхъ для процвѣтанія Сибири англійскихъ произведеній. Въ 1888 г. по ходатайству нѣкоторыхъ лицъ, заинтересованныхъ въ торговлѣ и рѣчномъ судоходствѣ Сибири, эта привилегія, хотя формально и оставалась въ силѣ, но смыслъ ея былъ на столько сокращенъ, что она потеряла то великое значеніе, которое она имѣла раньше. Англійскій пароходъ «Лабрадоръ», прибывшій въ 1889 г. изъ Англіи въ устье Енисея съ грузомъ, предназначеннымъ для г. Енисейска, не имѣлъ болѣе права подняться вверхъ по рѣкѣ до мѣста назначенія, въ виду того, что плаваніе по внутреннимъ водамъ не разрѣшается судамъ подъ иностраннымъ флагомъ; «Лабрадоръ» въ силу этого долженъ былъ остановиться въ устьѣ на разстояніи болѣе 2000 верстъ отъ ближайшаго къ морю, болѣе значительнаго торговаго пункта на Енисеѣ и выжидать прибытіе зафрахтован-

наго русскаго парохода для перегрузки и доставки товаровъ въ Енисейскъ. Между тѣмъ оказалось, что, по недоразумѣнью, русскій пароходъ не дошелъ почему-то до мѣста стоянки англійскаго судна и вернулся обратно. «Восточное Обозрѣнiе» передаетъ этотъ плачевный фактъ слѣдующимъ образомъ: «18 Сентября возвратился съ устья Енисея пароходъ г. Гадалова «Графъ Игнатъевъ», ходившій встрѣчать къ Гольчихѣ англійскій пароходъ «Лабрадоръ». Но «Графъ Игнатъевъ» сплавалъ внизъ понапрасну, если не для хозяина, взявшаго съ англичанъ за бесполезную для нихъ прогулку солидный кушъ, то для интересовъ англичанъ и насъ, енисейцевъ, такъ какъ мы ждали, что «Графъ Игнатъевъ» привезетъ съ «Лабрадора» дешевые и хорошия товары. Неизвѣстно достоверно, виноватъ ли въ этомъ дѣлѣ представитель англійскихъ интересовъ г. Ли, составившій контрактъ съ г. Гадаловымъ, выгодный, быть можетъ, только для послѣдняго, или ужъ такъ ловко обошелъ г. Ли нашъ почтенный коммерсантъ, но въ результатѣ получился такой забавный фактъ: «Лабрадоръ» дошелъ до Галачихи, гдѣ надѣялся встрѣтить «Графа Игнатъева», чтобы передать ему свой грузъ; но прождавъ его напрасно нѣсколько дней, долженъ былъ выгрузить половину товаровъ подъ присмотръ караульщика, а съ остальной половиной товаровъ идти обратно во свояси. Между тѣмъ



«Графъ Игнатьевъ» не дошелъ почему-то верстъ 200 до Голачихи, а здѣсь дожидался «Лабрадоръ» до 3 Сентября. Такимъ образомъ пароходы не встрѣтились».

При возможномъ и весьма вѣроятномъ повтореніи такихъ недоразумѣній и вообще при существованіи настоящихъ условій, иностранные пароходы едва ли рѣшатся на болѣе частыя плаванія съ тѣмъ, чтобы по совершеніи ими столь далекаго и затруднительнаго рейса, въ концѣ концовъ остановиться въ глуши устья Енисея и находиться въ полной зависимости отъ русскаго рѣчнаго пароходства.

Мы не допускаемъ плаваніе англійскихъ судовъ по Енисею съ цѣлью охраны интересовъ русскаго рѣчнаго пароходства, но сдѣлано ли нами что-либо для облегченія и удобства выгрузки морскихъ судовъ, хотя бы въ устьѣ Енисея? Можемъ ли мы указать иностраннымъ судамъ, пользующимся Высочайшей привилегіей, на другое, помимо Енисейска, «удобное» мѣсто для стоянки и выгрузки? Едва ли можно утвердительно отвѣтить на эти вопросы, потому что «село» Голчиха, едва ли можетъ представлять какія либо «удобства», между тѣмъ оно назначено мѣстомъ для досмотра и выгрузки, въ устьяхъ Енисея, привозимыхъ туда чрезъ Ледовитый океанъ иностранныхъ товаровъ.

Мы покровительствуемъ отечественному

рѣчному пароходству; между тѣмъ потеря времени и сопряженный съ перегрузкой неудобства имѣютъ прямое вліяніе на увеличеніе стоимости фрахта, что, въ свою очередь сильно отзывается на стоимости менѣе цѣнныхъ, тяжеловѣсныхъ грузовъ: страдаетъ отъ этого неудобства не столько англійская компанія, — которая все равно только и успѣетъ совершить одинъ рейсъ въ годъ, — сколько сибирскій потребитель, якобы въ пользу русскаго судоходства; страдаетъ сибирская промышленность, для облегченія развитія которой былъ изданъ Высочайшій указъ. Нельзя не признать такое явленіе аномаліей.

Между тѣмъ, если вѣрить заявленію Норденшельда, которое навѣрное совершенно безпристрастно, то оказывается, что само енисейское рѣчное пароходство находится на такой низкой степени совершенства, что очень немногіе пароходы вообще могутъ отважиться на выходъ въ широкое устье Енисея при малѣйшемъ вѣтрѣ, а потому не слѣдуетъ ли въ данномъ случаѣ сначала озаботиться о коренной реформѣ самого рѣчнаго пароходства, а затѣмъ уже строго соблюдать его интересы.

Но, съ другой стороны, сіе недопущеніе немногихъ англійскихъ пароходовъ во внутреннія воды, не только не принесетъ ожидаемой выгоды существующимъ русскимъ рѣчнымъ пароходамъ, но скорѣе послужитъ

имъ въ ущербъ; потому что, при соблюденіи нѣкоторыхъ формальностей, весьма будетъ возможно и вѣроятно появленіе въ скоромъ времени на Енисей псевдо-русскихъ рѣчныхъ пароходовъ. На англійскіе капиталы будутъ приобретены сильные буксиры, которые будутъ плавать подъ рускимъ флагомъ не только внизъ и вверхъ по Енисею, но и по ея притокамъ; на нихъ будутъ перегружаться и доставляться англійскія произведенія не только въ Енисейскъ и Красноярскъ, но и въ прочія мѣста назначенія грузовъ; эти, собственно говоря, болѣе англійскіе, чѣмъ русскіе пароходы будутъ составлять какъ бы продолженіе англо-сибирскаго морского пути. Стоимость же излишнихъ расходовъ всецѣло ляжетъ на потребителей.

Неразрѣшеніе плаванія иностранныхъ судовъ по внутреннимъ водамъ имперіи — въ принципѣ понятно, совершенно справедливо и необходимо, и было бы весьма основательно даже въ данномъ случаѣ, еслибы, во первыхъ, англійскіе пароходы не пользовались упомянутой привиллегіей, во вторыхъ, еслибы мы могли указать имъ хотя на незначительный портъ, представляющій нѣкоторыя удобства для выгрузки и нагрузки въ устьѣ Енисея, и, наконецъ, еслибы между Енисейскомъ и отдаленнымъ сѣвернымъ устьемъ Енисея поддерживалось правильное сообщеніе на благонадежныхъ пароходахъ.



Въ противномъ же случаѣ кажется было бы цѣлесообразнѣе и справедливѣе пожертвовать формальностью въ интересѣ страны, чѣмъ на оборотъ. Не вѣрнѣ ли въ данномъ случаѣ, хотя бы въ видѣ опыта, на нѣкоторое время, г. Енисейскъ, какъ самый приближенный къ морю болѣе значительный торговый пунктъ центральной Сибири, признать сѣвернымъ морскимъ портомъ и даровать ему тѣ преимущества, которыми пользуется Владивостокъ на восточномъ прибрежьи.

Такимъ образомъ Высочайше дарованная привиллегія отъ 1887 г. приобрѣла бы вновь то великое значеніе, которое имѣлось въ виду для развитія юной промышленности и для поощренія внѣшней торговли Сибири изъ ея естественнаго центра.

Но въ случаѣ нежеланія допустить такое вторженіе иностраннаго элемента въ глубь страны, имѣется другой способъ устраненія кажушагося неудобства, который, особенно въ виду кратковременности плаванія по Карскому морю, можетъ быть выгоднымъ для обѣихъ сторонъ т. е. для Сибири и Англіи.

Этотъ способъ состоитъ въ принятіи рѣшительныхъ мѣръ къ установленію русскаго судоходства чрезъ Карское море между Енисейскомъ и ближайшимъ русскимъ приморскимъ портомъ, гдѣ затѣмъ сибирскіе продукты перегружались бы на иностранныя суда для дальнѣйшаго ихъ слѣдованія.

При избраніи такого порта, который могъ бы служить исходнымъ пунктомъ для вывоза сибирскихъ произведеній въ иностранные порты, невольно вниманіе обращается на г. Архангельскъ.

Этотъ древнѣйшій портъ Россіи, не смотря на многія неблагопріятныя условія плаванія въ Бѣломъ морѣ, производитъ и въ настоящее время сравнительно оживленную вывозную торговлю и могъ бы прекрасно служить сѣвернымъ портомъ Сибири, въ случаѣ принятія мѣръ къ поднятію и облегченію судоходства по Карскому и Бѣлому морямъ. Архангельскъ служилъ бы не только для болѣе удобнаго обмѣна сибирскихъ продуктовъ на иностранные произведенія, но, будучи соединенъ съ Волгою, онъ также успѣшно могъ бы служить посредникомъ между центромъ Сибири и центромъ Европейской Россіи. По своему географическому положенію г. Архангельскъ долженъ со временемъ пріобрѣсти большое значеніе для внѣшней торговли Сибири, потому что *никакіе внутренніе пути сообщенія, ни рѣки, ни каналы, ни желѣзныя дороги*, сближающія эту страну съ «центромъ» Россіи, не могутъ конкурировать съ прямымъ сообщеніемъ между Енисейскомъ и Архангельскомъ.

Существованіе порта въ Архангельскѣ, посѣщаемомъ иностранными судами, производимая имъ внѣшняя торговля, имѣющійся

водный путь, соединяющій Архангельскъ съ центромъ Россіи,—все это само по себѣ говоритъ уже въ пользу открытія судоходства чрезъ Карское море, но значеніе этого пути значительно подымется въ случаѣ осуществленія давно уже проектированнаго и изслѣдованнаго кратчайшаго воднаго пути между Онежскимъ озеромъ и Бѣлымъ моремъ — и соединенія такимъ образомъ Енисейска съ Петербургомъ, или другими словами со всѣми европейскими портами.

Необходимость соединенія кратчайшимъ путемъ Бѣломорскаго побережья съ С.-Петербургомъ и отсюда по Маріинской системѣ и чрезъ бывшій Екатериненскій каналъ, а также желѣзными дорогами съ центральною Россіею давно уже признана какъ правительствомъ такъ и промышленнымъ и торговымъ классами, для развитія нашего Сѣвера.

За исключеніемъ короткаго зимняго срока, когда устанавливается прочный санный путь, въ остальныя времена года движеніе товаровъ съ Бѣломорскаго побережья къ Петербургу и Москвѣ и обратно въ настоящее время или вовсе прекращается, или же производится обводнымъ путемъ черезъ Архангельскъ, С. Двину, Вологду, Ярославль и Москву, т. е. такимъ путемъ, который въ нѣсколько разъ длиннѣе проектируемаго пути. Немудрено поэтому, что и промышленность Бѣломорскаго края и его торговля съ круп-



ными центрами Россіи развиваются крайне медленно.

Проектируемый же Бѣломорско-Онежскій каналъ, который долженъ пройти по кемскому уѣзду, архангельской губ. и повѣнецкому уѣзду, олонецкой губ., явится для поморовъ и повѣнчанъ истиннымъ благодѣніемъ. Въ одно и то-же время каналъ доставитъ скорый и выгодный сбытъ продуктамъ мѣстнаго производства и, кромѣ того, дастъ возможность повѣнчанамъ и поморамъ пріобрѣтать, во-первыхъ, хлѣбъ по болѣе дешевой цѣнѣ и, во-вторыхъ, тѣ продукты и предметы, которые въ большинствѣ случаевъ и въ большомъ количествѣ недоступны для нихъ въ настоящее время.

Но и для Петербурга проектируемый каналъ пріобрѣтетъ великое значеніе.

Для плаванія чрезъ Карское море непригодны такіе колоссы, какіе ходятъ во Владивостокъ (на матушкинъ счетъ), а потому для открытія пароходныхъ сообщеній между Петербургомъ и Енисейскомъ не требуется ни составленія пароходныхъ обществъ, ни правительственныхъ субсидій, которыя могли бы цѣлесообразнѣе быть примѣнены для облегченія плаванія въ Карскомъ морѣ. Здѣсь развилось бы оживленное судоходство, естественнымъ прочнымъ способомъ, такъ какъ этотъ каналъ могъ бы, при извѣстныхъ условіяхъ, открыть обширное поле для частной предприимчивости.

Нельзя сомнѣваться въ томъ, что къ окончанію работъ по сооруженію Бѣломорско-Онежскаго канала, на частныхъ верфяхъ, какъ на Енисей, такъ и на Невѣ, будетъ построена цѣлая флотилія сравнительно не дорого стоящихъ деревянныхъ пароходовъ типа «Лабрадоръ» (кап. Уиггинса) или парохода «Вега» Норденшельда; такъ какъ каждому болѣе значительному заводу, расположенному на берегу Невы, будетъ прямой расчетъ отправлять хотя одинъ разъ въ годъ свой пароходъ въ Енисей и обратно.

И сибиряки съ своей стороны не замедлятъ воспользоваться новымъ путемъ, чтобы посѣтить Петербургскій портъ, другіе порты Балтійскаго моря, Англію, Францію и т. д.

Трудно предвидѣть то великое значеніе, которое можетъ со временемъ пріобрѣсть этотъ «великій сѣверный путь» не только для Сибири и нашего Сѣвера, но и для всей Россіи.

Намъ кажется, что не преувеличивая значенія этого пути, можно смѣло утверждать, что онъ для Россіи со временемъ можетъ пріобрѣсть гораздо большую важность, чѣмъ имѣетъ для насъ Суецкій каналъ. Во всякомъ случаѣ онъ будетъ дѣйствительно вполне русскимъ.

Но для того, чтобы этотъ путь дѣйствительно получилъ это великое значеніе, Бѣломорско-Онежскій каналъ отнюдь не дол-

женъ напоминать намъ Обь-Енисейскій, или какой либо другой каналъ, предназначенный для мелкихъ судовъ съ грузомъ «въ 500 пудовъ». Предполагаемый водный путь не долженъ быть сооруженъ «въ видѣ опыта», такъ какъ важность его очевидна; онъ не долженъ соотвѣтствовать только «настоящимъ нуждамъ», но долженъ вполнѣ согласоваться со своимъ великимъ значеніемъ, не съ «настоящею» степенью развитія Сибири, а съ тою, на которую «возможно» и «желательно» поднять процвѣтаніе Сибири и Россійскаго Сѣвера, сообразуясь съ ихъ неисчерпаемыми богатствами!

Намъ кажется, что только такое прямое сообщеніе между центромъ Сибири и Петербургомъ, — главнымъ исходнымъ пунктомъ всего вывоза Россіи, главнымъ пунктомъ внѣшней торговли, предприимчивости и капитала, — можетъ благотворно повліять на положеніе Сибири. Сближеніе центра Сибири съ Петербургомъ единственно можетъ окончательно развязать руки предприимчивыхъ людей и облегчить имъ эксплуатацію неисчислимыхъ естественныхъ богатствъ. Только въ такомъ случаѣ Сибирь пріобрѣтетъ то значеніе для Россіи, которое справедливо слѣдовало бы ожидать. Стремленіе всѣхъ просвѣщенныхъ народовъ клонилось и клонится всегда къ тому, чтобъ употреблять отечественныя произведенія въ «свою» пользу.



Неоспоримая истина сего предложенія подаетъ намъ не менѣе вѣрнѣйшее заключеніе, что ежели мы неощѣненныхъ сокровищъ, щедрою природою столь изобильно намъ даруемыхъ, въ пользу свою не употребляемъ, то сіе неупотребленіе основывается:—или на *«незнаніи»*, или *«нехотѣніи»*. Въ строжайшемъ смыслѣ сіи причины весьма различны, но къ величайшему сожалѣнію слѣдствія ихъ одинаковы: т. е. **„государственному интересу прямо и равно противны“**.













27 MAP 1941



