

Проектъ.

Инженеръ В. Р. фонъ-Руктешель.

„Каналъ Императора НИКОЛАЯ II“.

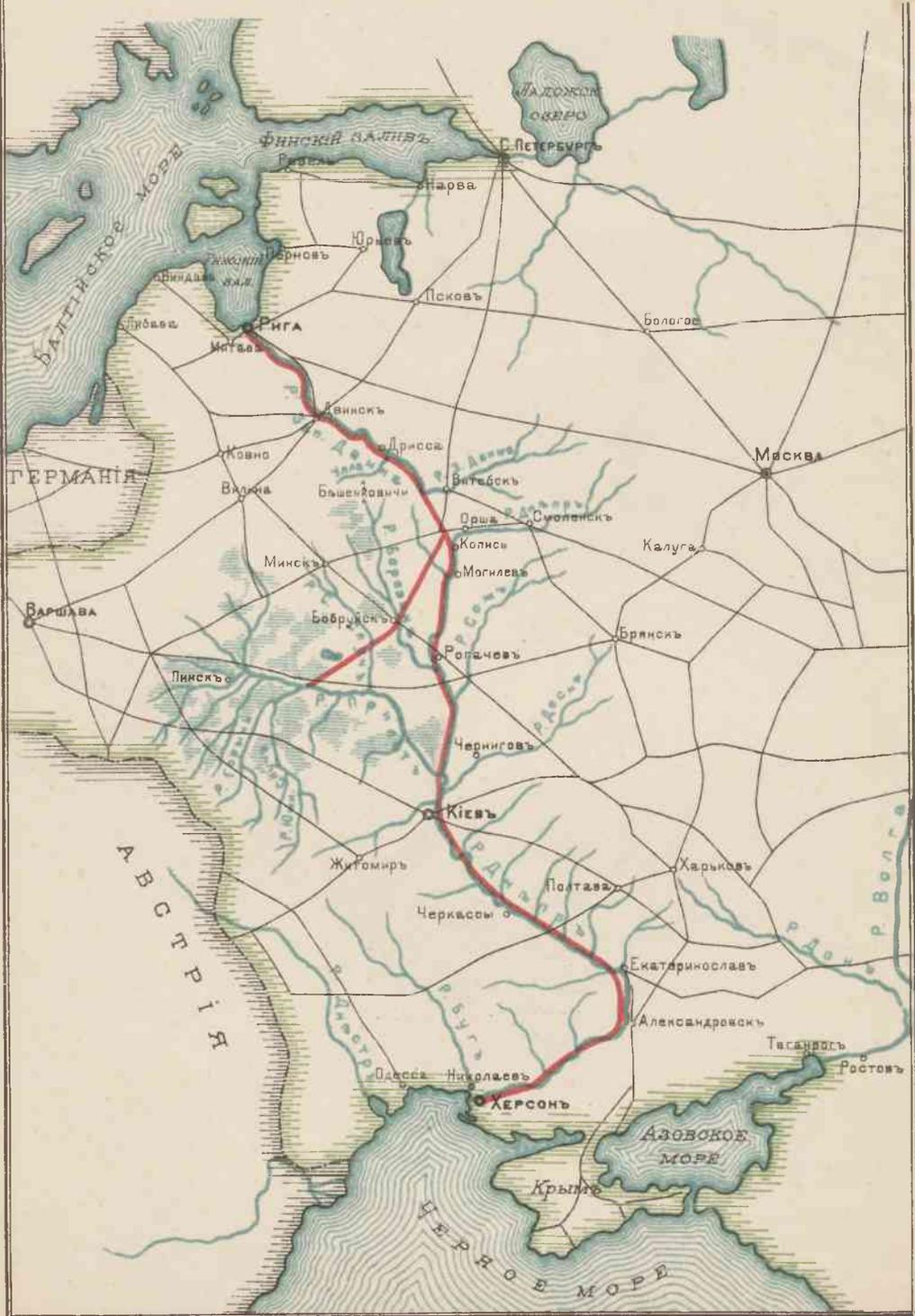
ВОДНЫЙ ПУТЬ

„РИГА-ХЕРСОНЪ“.

СПБ.

1908.

Проектъ канала Рига - Херсонъ.

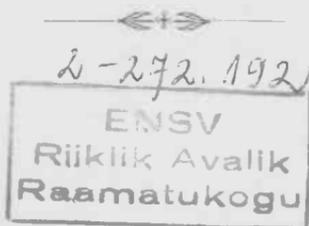


Инженеръ В. Р. фонъ-Руктешель.

„Каналь Императора НИКОЛАЯ II“.

ВОДНЫЙ ПУТЬ

„РИГА-ХЕРСОНЪ“.



СПБ.

1908.

Типографія Д. А. Алексѣва, Вознесенскій пр., № 9—2.

Ни въ одной странѣ во всемъ мірѣ водные пути не сѣиграли такой видной роли въ развитіи и образованіи государства, какъ въ Россіи.

Исторія государства, развитіе его хозяйства, промышленности и торговли нигдѣ, кромѣ Россіи, не были такъ тѣсно связаны съ его водными путями.

Историческая колыбель нашей родины, Великій Новгородъ, широко использовалъ свое благодарное географическое положеніе въ центрѣ четырехъ водныхъ системъ, чтобы отсюда, четырьмя широкими потоками, разнести до своихъ естественныхъ границъ свою культуру, свою промышленность и торговлю. Отъ Великаго Новгорода по воднымъ путямъ распространилась идея Русской Государственности и рѣки въ данномъ случаѣ сѣиграли громадную роль въ объединеніи мелкихъ славянскихъ племенъ*).

*) В. Лохтинъ. „Значеніе водныхъ путей и ихъ нужды“, Спб. 1907.

«Великій водный путь изъ варягъ въ греки», извѣстный еще норманамъ, принесъ намъ византійскую культуру, а вмѣстѣ съ нею христіанство, оказавшее такую громадную услугу въ дѣлѣ собиранія Русской Земли.

По берегамъ рѣкъ разселялся народъ и зарождалось государство. По нимъ шла волна народнаго движенія и, селясь почти исключительно вдоль рѣкъ, русскій народъ прекрасно понималъ ихъ великое значеніе, какъ естественныхъ разносителей міровой культуры.

Живя по берегамъ и находясь искони вѣковъ въ постоянномъ общеніи съ рѣками, народъ отразилъ на себѣ глубокое воздѣйствіе этого дара природы въ созданіи цѣлаго ряда промысловъ, начиная съ мѣновой торговли съ мимоидущими судами и кончая сплавкой бревенъ, вязкой плотовъ и т. п. трудомъ, составляющимъ иногда побочный, а иногда и главный источникъ существованія русскаго крестьянства.

Представляя драгоцѣнный даръ природы, оказавшій Россіи неисчислимыя услуги, водные пути вмѣстѣ съ тѣмъ нигдѣ такъ не заброшены въ своемъ первобытномъ состояніи, какъ въ Россіи.

Общее правило, по которому мы всегда и вездѣ оставляемъ неиспользованными

естественныя богатства своей страны, не сдѣлало исключенія и для русскихъ водныхъ путей...

Мы предпочитаемъ пользоваться естественными богатствами другихъ странъ, переплачивая за нихъ втридорога, чѣмъ сдѣлать шагъ къ разработкѣ своихъ сокровищъ, мы предпочитаемъ пользоваться дорогими и неудобными путями сообщенія, чтобы только не выходить изъ состоянія чисто-русской инертности, и не обратимъ вниманія на то, что здѣсь же подъ бокомъ находится и болѣе удобный и болѣе дешевый путь сообщенія...

Мы предпочитаемъ ежегодно нести сотни милліоновъ убытка благодаря всевозможнымъ недостаткамъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но, что называется «пальцемъ не пошевельнемъ» для того, чтобы использовать тѣ богатства, которыми насъ щедро одарила природа и которыя не только не принесутъ убытка, но и дадутъ государству колоссальную прибыль, поднимутъ экономическое благосостояніе сотенъ тысячъ людей, и разбудятъ отъ вѣковой спячки цѣлый край съ его еще нетронутыми, дѣвственными богатствами.

Цѣль настоящей брошюры—обратить вниманіе заинтересованныхъ лицъ на совре-

менное состояніе воднаго пути «Балтійское море — Западная Двина — Днѣпръ — Черное море», съ конечными пунктами Рига-Херсонъ, выяснить громадную міровую задачу этого воднаго пути, указать тѣ выгоды, которыя получить Государство отъ раціональнаго использованія этого воднаго бассейна, и предложить со своей стороны средства, могущія послужить къ скорѣйшему выполнению этого общенароднаго и въ высшей степени патріотичнаго дѣла.

ГЛАВА I.

Положеніе Юго-Западнаго края въ связи съ отсутствіемъ судоходныхъ рѣкъ.

Громадный водный бассейнъ «Балтійское море—Западная Двина—Днѣпръ—Черное море» орошаетъ собою край, извѣстный подъ общимъ наименованіемъ Юго-Западной Россіи.

Протекая мимо городовъ Витебска и Двинска и впадая въ Рижскій заливъ у Риги, Западная Двина не играетъ той видной роли въ развитіи русской торговли и промышленности, которую, какъ казалось бы, ей необходимо было сыграть въ качествѣ воднаго пути, наиболее близко подходящаго къ границамъ сосѣдняго государства.

Вотъ, что говоритъ въ своей брошюрѣ инспекторъ петербургскаго округа водныхъ сообщеній, инж. В. Лохтинъ, лицо вполне компетентное въ данномъ вопросѣ, о роли Западной Двины:

«Въ числѣ рѣкъ, которыя должны были бы играть дѣятельную роль въ вывозѣ черезъ Балтійское море русскихъ товаровъ за границу, Зап. Двина, сообразно счастливому ея географическому положенію, должна была бы занимать первое мѣсто, въ дѣйствительности же она эксплуатируется лишь для сплава плотовъ и мелкихъ судовъ» (стр. 81).

Тоже самое можно сказать и про Днѣпръ, проходящій мимо городовъ Могилева, Чернигова, Кіева, Екатеринослава, Александровска и Херсона и мимо богатѣйшаго каменноугольнаго бассейна, занимающаго колоссальную площадь, способную снабдить углемъ превосходнаго качества всю промышленную Россію.

Роль двухъ этихъ рѣкъ—ничтожна.

Совершающееся въ настоящее время на Днѣпрѣ судоходное движеніе совсѣмъ не то, что должно быть: оно, въ сущности, жалкое, низводящее рѣку къ роли мѣстнаго пути, служащаго для сплава лѣса, для пе-

ревозки пассажировъ и ихъ багажа съ одной пристани на другую.

Весь обширный край, составляющій центральную область юго-западной Россіи и омываемый обширной сѣтью днѣпровскихъ судоходныхъ рѣкъ, остается отрѣзаннымъ отъ міровой торговли, сводится къ внутреннему изолированному оазису, перерѣзанному лишь нѣсколькими линиями тщедушныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Таково настоящее положеніе двухъ большихъ русскихъ рѣкъ, (а вмѣстѣ съ тѣмъ и богатѣйшаго края, омываемаго этими рѣками), заброшенныхъ, забытыхъ, неиспользованныхъ во всей полнотѣ того богатства, которое эти рѣки собою представляютъ.

Говорить о величинѣ убытковъ, несомыхъ Государствомъ отъ подобнаго пренебреженія природными богатствами своей страны—значитъ перечислять длинныя колонны многозначныхъ цифръ. Достаточно будетъ указать на слѣдующіе факты.

Однимъ изъ главныхъ продуктовъ, экспортируемыхъ на внѣшніе рынки, является хлѣбъ, почти въ такой же степени, какъ каменный уголь, потребляемый для нуждъ страны. Въ данное время для того, чтобы хлѣбному грузу нашей центральной полосы попасть на международный рынокъ, прихо-

дится пройти иногда громадный путь до одного изъ портовъ Балтійскаго или Чернаго моря, т. е. до Риги, Либавы, Виндавы или Одессы, иначе говоря, грузу, на который каждая минимальная часть тарифа ложится тяжелымъ бременемъ, приходится принять на себя значительный накладной расходъ въ видѣ дорогого желѣзнодорожнаго тарифа, и въ такомъ случаѣ владѣльцамъ большихъ грузовъ, находящимся на разстояніи тысячи-двѣ версты отъ одного изъ указанныхъ выше экспортныхъ пунктовъ, приходится волей-неволей сталкиваться со слѣдующей диллемой: или увеличить значительно накладными расходами стоимость продукта и тѣмъ самымъ сдѣлать послѣдній менѣе пригоднымъ къ конкуренціи на международномъ рынкѣ, или совершенно оставить всякую мысль объ экспортѣ и реализовать свой продуктъ въ болѣе близкихъ мѣстахъ внутри страны при значительно менѣе выгодныхъ условіяхъ.

Что касается транспортированія хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ, то оно, помимо высокаго фрахта, имѣетъ еще массу неудобствъ, о которыхъ мы подробнѣе говоримъ ниже. Говоря объ убыткахъ Государства вслѣдствіе отсутствія дешеваго воднаго пути, соединяющаго юго-западный

край съ внѣшними рынками, необходимо упомянуть о залежахъ каменнаго угля и рудникахъ Донецкаго каменноугольнаго бассейна, богатства котораго могли бы обслуживать нужды всей страны и въ частности сѣверныхъ окраинъ. Въ данное время эти окраины получаютъ необходимый имъ матеріаль изъ заграницы, а такъ какъ Донецкій уголь по качеству не уступаетъ англійскому, а по пространству залежи его въ Россіи занимають громадную территорію, то тѣ 275 милліоновъ пудовъ угля (англійскаго), стоимостью свыше 50 милліоновъ рублей, которые ежегодно расходуются на нужды нашихъ сѣверныхъ центровъ: С.-Петербурга, Ревеля, Риги, Либавы и др., доставлялись бы изъ Донецкаго бассейна воднымъ путемъ къ мѣсту назначенія и громадные капиталы, которые уходятъ за границу на оплату этого угля, оставались бы въ Россіи.

Говоря о такомъ видномъ предметѣ нашего экспорта, какъ хлѣбъ, нельзя не упомянуть о тѣхъ затрудненіяхъ, съ которыми экспортерамъ приходится сильно считаться.

Въ довольно рѣдкіе, къ слову сказать, урожайные годы, т. е. тогда именно, когда есть возможность продать хлѣбъ съ выго-

дою, наши желѣзныя дороги оказываются заваленными вывозимымъ продуктомъ. Дороги оказываются не въ силахъ перевезти всего имѣющагося въ наличности груза. На станціяхъ образуются залежи иногда до сотни тысячъ вагоновъ. Хлѣбъ, ссыпанный какъ и куда придется, плѣснѣваетъ, портится, обращается въ рухлядь и труху.

И вотъ, въ результатѣ, взамѣнъ ожидавшейся выгоды, страна терпитъ колоссальныя убытки. Подобное явленіе у насъ сдѣлалось хроническимъ именно въ виду ограниченной работоспособности нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Высокій же фрахтъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ совершенно парализуетъ желаніе мѣстныхъ экспортеровъ вывозить свои продукты на рынки.

Такіе продукты, какъ хлѣбъ, каменный уголь, чугунъ и нефть, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, при своей большой емкости и тяжести не могутъ окупить желѣзнодорожнаго фрахта и принести ту выгоду, на которую экспортеръ вправѣ былъ бы рассчитывать.

Резюмируя все сказанное, мы приходимъ къ слѣдующему итогу:

При отсутствіи въ Юго-Западномъ краѣ удобнаго и дешеваго пути сообщенія, эко-

номическая жизнь этого края обрѣчена на жалкое прозябаніе.

Только съ помощью удобнаго, легкаго и, главное, дешеваго пути сообщенія можно поднять экономическое благосостояніе этого края въ частности, и всей страны въ общемъ, создавъ естественный выходъ на внѣшніе рынки тѣмъ продуктамъ, использование которыхъ уже втеченіе многихъ вѣковъ должно было бы вестись въ самыхъ широкихъ размѣрахъ.

ГЛАВА II.

Великое государственное значеніе каналовъ было давно сознано въ Западной Европѣ, гдѣ были затрачены и до сихъ поръ затрачиваются громадныя суммы на устройство такихъ каналовъ, какъ напримѣръ, во Франціи и Германіи. Въ послѣдней законченъ Каналь Императора Вильгельма и тотчасъ же было приступлено къ постройкѣ Эльбскаго Большого Канала, прорѣзывающаго всю Германію, начиная отъ города Праги до Гамбурга, канала стоящаго сотни милліоновъ марокъ.

У насъ въ Россіи вопросъ о постройкѣ канала соединяющаго Балтійское и Черное моря былъ поднятъ впервые еще въ цар-

ствование Екатерины Великой и возможность такого соединения была доказана.

Впоследствии проект соединения наших окраинъ каналомъ совершенно заглохъ и лишь около 20 лѣтъ назадъ возобновились изысканія, которыя вторично доказали возможность соединения Балтійскаго и Чернаго морей.

Однако, наша русская дѣйствительность шла въ направленіи діаметрально противоположномъ тѣмъ фактамъ, которые ясно и опредѣленно доказываютъ необходимость существованія Рига-Херсонскаго канала.

Такъ, Всеподданѣйшій докладъ Министра Путей Сообщенія отъ 22-го Іюня 1901 года говоритъ: «Хотя успѣхи техники и давали возможность давно уже привести этотъ участокъ рѣки (здѣсь говорится о Днѣпровскихъ порогахъ) въ судоходное состояніе, но постоянное отвлеченіе денежныхъ средствъ на болѣе насущныя нужды, а также недостатокъ настойчивости, откладывали рѣшеніе этого вопроса, оставляя его въ наслѣдіе будущему».

Инженеръ В. Лохтищъ справедливо восклицаетъ по этому поводу въ своей брошюрѣ:

«Какъ будто здѣсь идетъ рѣчь только объ этой части рѣки, а не о всей юго-за-

падной половинѣ Россіи; какъ будто есть другія какія либо болѣе насущныя нужды, чѣмъ устраненіе критическаго положенія промышленности мѣстнаго края за отсутствіемъ путей для вывоза продуктовъ, и какъ будто это наслѣдіе будущему не лежитъ тяжелой отвѣтственностью на стоящихъ у дѣль предшественникахъ и современникахъ, однихъ за «постоянное отвлеченіе денежныхъ средствъ» отъ этого великаго и историческаго дѣла, и другихъ за «недостатокъ настойчивости въ его осуществленіи».

Въ настоящее время необходимость подобнаго канала назрѣла и вызвала цѣлый рядъ проектовъ. Нами детально разработанъ проектъ постройки Канала «Рига-Херсонъ», признанный какъ русскими, такъ и иностранными авторитетами въ области гидротехники за наиболѣе цѣлесообразный и выполнимый въ кратчайшій срокъ (въ теченіе пяти лѣтъ).

Въ нашемъ проектѣ мы предлагаемъ устроить Каналь между городами Ригю и Херсономъ, углубляя для этой цѣли часть рѣки Западной Двины; на протяженіи 485 верстъ и ту часть рѣки Днѣпра, которая находится между городами Копысемъ и Херсономъ; для соединенія же рѣкъ Западной

Двины и Днѣпра мы предлагаемъ прокопать по водораздѣлу Соединительный Каналь.

Какъ на основную деталь нашего проэкта можно указать на приведеніе обѣихъ рѣкъ на одинъ уровень спусканіемъ для этого русла рѣки Днѣпра на уровень Западной Двины и проэктированную глубину Соединительнаго Канала. Дно проэктированнаго Соединительнаго Канала, согласно нашимъ вычисленіямъ, должно лежать на высотѣ 54 сажень.

На первый взглядъ казалось-бы, что для нашего Соединительнаго Канала не хватитъ воды для приведенія его на желаемую высоту (54 саж.).

Подобное предположеніе блестяще опровергается слѣдующей деталью нашего тщательно и разносторонне разработаннаго проэкта. При устьѣ рѣки Горынь, находящемся на высотѣ 58 саж., нами будетъ положено начало Питательнаго Канала, который приведетъ воду изъ верхняго бѣефа рѣки Припяти и пройдетъ бассейнъ Пинскихъ болотъ.

Такимъ способомъ получится нами (посредствомъ Питательнаго Канала) потребное количество воды для нашего Соединительнаго Канала, въ которомъ уровень воды достигнетъ желаемой нами высоты.

Что же касается способа привода воды изъ Питательнаго Канала въ Соединительный, то способъ этотъ весьма простъ: вода пойдетъ самотекомъ, такъ какъ начало Питательнаго Канала (при устьи рѣки Горынь) лежитъ на высотѣ 58 саж., т. е. на 4 саж. выше дна Соединительнаго Канала.

Не лишнимъ считаемъ къ этому добавить о слѣдующемъ фактѣ:

Министерство Путей Сообщенія установило для всѣхъ водныхъ путей Россіи среднюю глубину въ размѣрѣ до десяти четвертей.

Съ подобнагорода установленнымъ максимумомъ глубины мы, при проектированіи Канала, ни въ коемъ случаѣ согласиться не можемъ.

И вотъ по какимъ двумъ важнымъ соображеніямъ.

Во первыхъ: всѣ водныя системы, существующія въ Россіи, состоятъ изъ рѣкъ, выходящихъ изъ центральныхъ частей страны и впадающихъ въ моря. Ни одна изъ этихъ рѣкъ не является соединяющей два какія либо моря, не является, такъ сказать, сквозной. Такимъ образомъ, глубина ихъ является вполне достаточной для судовъ пользующихся этими рѣками, а именно для баржъ и плоскодонныхъ пароходовъ. Проек-

тируемый нами Каналь, долженствующій соединить собою два моря, по существу своему не можетъ разсчитывать исключительно на суда указанныхъ выше типовъ. Таково одно соображеніе. Здѣсь интересно привести небольшое сравненіе съ «заграницей». Во Франціи, напримѣръ, самыя маленькія рѣчныя системы имѣютъ въ среднемъ 10—12 и до 18 четвертей. Зачѣмъ же Каналу, который ужъ ни въ коемъ случаѣ не можетъ считаться маленькой водной системой, а по справедливости, гигантскимъ мировымъ сооруженіемъ, зачѣмъ такому Каналу придавать столь ничтожную глубину только въ 10 четвертей?

Другое, болѣе важное соображеніе, носитъ чисто меркантильный характеръ.

Синдикатъ капиталистовъ, предполагающихъ осуществить нашъ проэктъ, ни въ коемъ случаѣ не согласится вложить въ дѣло проведенія Канала имѣющихся у него 500 милліоновъ рублей, если этотъ Каналь по глубинѣ будетъ менѣе, чѣмъ въ двѣ сажени, такъ какъ водный путь исключительно при такой глубинѣ сможетъ окупить всѣ расходы по его устройству.

Только подобная глубина (2 сажени) можетъ гарантировать непосредственное сообщеніе Чернаго и Балтійскаго морей, безъ

необходимой перегрузки транспортируемыхъ кладей съ рѣчныхъ судовъ на морскія и наоборотъ.

ГЛАВА III.

Въ одной изъ предшествовавшихъ главъ мы отчасти выяснили, какіе убытки несетъ Государство отъ отсутствія воднаго пути сообщенія (въ данномъ случаѣ, Канала) въ юго-западномъ краѣ.

Съ другой стороны, выгоды отъ проведенія подобнаго Канала настолько обширны, настолько разносторонни, что учесть ихъ цѣликомъ въ краткой брошюрѣ представляется задачей довольно трудно разрѣшимой.

Трудно заранѣе предсказать всѣ тѣ благія послѣдствія, которыя ожидаютъ нашу родину съ проведеніемъ Канала «Рига—Херсонъ», но наиболѣе очевидныя изъ нихъ, наиболѣе реальныя, которымъ мы удѣляемъ мѣсто ниже, уже въ достаточной степени доказываютъ желательность и необходимость проведенія подобнаго канала.

Взявъ среднюю цифру грузооборота по проектируемому каналу въ 29 мил. тоннъ (около 1798 мил. пудовъ) и остановившись на цифрѣ въ 900 мил. пудовъ—каковая соот-

вѣтствуетъ ввозу и вывозу нашихъ портовъ Балтійскаго и Чернаго морей, не трудно произвести приблизительный подсчетъ доходности Канала «Рига—Херсонъ».

Если назначить за право полного пробѣга Канала, т. е. за болѣе чѣмъ двѣ тысячи верстѣ, по пять копѣекъ съ пуда, и по дифференціальному подсчету за другое (меньшее) число верстѣ, то чистый доходъ, за вычетомъ расходовъ по содержанию и ремонту канала и содержанию администраціи, выразится въ суммѣ 37 мил. 500 тыс. рублей.

Таковъ приблизительный подсчетъ прямого дохода Государства отъ проведенія Канала «Рига—Херсонъ» *).

Косвенные же доходы, если и не поддаются подсчету въ цифрахъ, то настолько очевидны для всѣхъ и cadaго, что можно ограничиться простымъ перечисленіемъ ихъ, чтобы убѣдиться въ колоссальной выгодѣ для Государства.

Одной изъ главныхъ выгодъ, несомнѣнно, является поднятіе экономическаго благосостоянія громаднаго юго-западнаго края.

Развитіе торговыхъ сношеній съ десятью губерніями юго-западнаго края, кото-

*) См. Проектъ канала «Рига—Херсонъ» инж. В. фонъ-Руктешеля, стр. 6—8.

рыя примкнуть къ проектируемому Каналу, должно вызвать поднятіе благосостоянія населенія этихъ губерній.

Открытіе фабрикъ, заводовъ и т. п. промышленныхъ предпріятій, вызванныхъ къ существованію какъ самымъ устройствомъ Канала, такъ и его послѣдующей эксплуатаціей, дастъ новый заработокъ сотнямъ тысячъ людей, среди которыхъ окружные крестьяне, какъ наиболѣе важная рабочая сила, займутъ одно изъ главныхъ мѣстъ.

Несомнѣнно также то, какъ увеличится и оживится промышленность близлежащихъ городовъ: Полтавы, Житомира, Остера, Чернигова, Мозыря и Десны, соединенныхъ согласно проэку боковыми каналами съ главнымъ Каналомъ. Городамъ этимъ, влачащимъ въ настоящее время жалкое существованіе, предстоитъ блестящая будущность среди другихъ промышленныхъ пунктовъ Россіи.

Проэктъ нашъ предусматриваетъ устройство глубокихъ портовъ для нагрузки и выгрузки судовъ въ слѣдующихъ городахъ: въ Херсонѣ, Алескѣ, Бериславѣ, Никополѣ, Александровскѣ, Екатеринославѣ, Верхнеднѣпровскѣ, Кременчугѣ, Ново-Георгіевскѣ, Черкассахъ, Каневѣ, Кіевѣ, Могилевѣ или

Копысь, Бѣшенковичахъ, Двинскѣ, Якобштадтѣ и Ригѣ, итого въ 17 городахъ и мѣстечкахъ. Приобрѣтая значеніе портовъ, вышеперечисленнымъ городамъ и мѣстечкамъ предстоитъ сыграть видную роль въ нашей міровой торговлѣ, роль которой они въ настоящее время совершенно чужды, вслѣдствіе полного отсутствія всякаго пути сообщенія съ центрами промышленности и торговли.

Выясняя цѣлесообразность и выгоду воднаго пути въ сравненіи съ желѣзнодорожнымъ, слѣдуетъ прежде всего остановиться на самой вмѣстимости судовъ и вагоновъ. Несомнѣнно, что всѣ преимущества на сторонѣ первыхъ. Вмѣщая въ себѣ 750 пуд. груза, вагонъ не можетъ сравниться ни въ какомъ отношеніи съ судномъ, вмѣстимость котораго во много разъ больше.

Для болѣе рельефнаго освѣщенія разницы между желѣзнодорожнымъ и воднымъ сообщеніями, можно указать на то обстоятельство, что товарный поѣздъ можетъ поднять до 20 тысячъ пудовъ, тогда какъ пароходъ или баржа можетъ поднять нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ.

Удобства большой грузочной единицы въ сравненіи съ маленькой настолько очевидны, что не нуждаются въ доказатель-

ствахъ даже и для лицъ, не имѣющихъ въ данной сферѣ специальныхъ знаній.

Пропускная способность Канала является неограниченной въ сравненіи съ пропускной способностью желѣзныхъ дорогъ. При всякихъ случайностяхъ и часто неизбежныхъ препятствіяхъ въ какомъ либо пунктѣ сѣти желѣзной дороги, ея отдѣльные участки и станціи быстро загромождаются вагонами, правильность общей работы нарушается и тогда груженные вагоны по пути своего слѣдованія большее время простаиваютъ на станціяхъ, чѣмъ находятся въ движеніи. Таковыхъ случайностей не можетъ быть при слѣдованіи груза Каналомъ, а стало быть устраняется возможность тѣхъ задержекъ грузовъ, которыя такъ губительно отзываются на благосостояніи страны.

Вообще же, вопросъ о скорости движенія по рельсамъ и водѣ въ данномъ случаѣ можно не принимать во вниманіе. Играетъ здѣсь роль одна лишь только сравнительная дешевизна этихъ двухъ путей, и намъ остается выяснить, въ какихъ цифрахъ выражается экономическое значеніе этой разницы.

При движеніи внизъ, самоплавомъ, стоимость провоза крайне ничтожна. При да-

ровой тягѣ сплава она сводится лишь къ незначительной платѣ судоробочимъ.

Отсылая интересующихся детальными данными къ брошюрѣ инж. В. Лохтина (стр. 23) мы приведемъ заключительныя слова этого автора по вопросу о фрахтахъ водныхъ путей:

„Для совокупности массовыхъ перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ—хлѣба, нефти, желѣза и пр., рѣчные фрахты въ нѣсколько разъ ниже средняго желѣзнодорожнаго тарифа“.

Уменьшеніе фрахта вызываетъ увеличеніе экспорта—таково основное положеніе, которое не нуждается въ доказательствахъ.

Перевозка каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна должна составить одну изъ главнѣйшихъ задачъ проектируемаго Канала.

Само собою разумѣется, что благодаря своей дешевизнѣ и массовому характеру, каменный уголь долженъ составить преимущественно грузъ водныхъ путей сообщенія, подобно, на примѣръ, дровамъ и нефтянымъ продуктамъ.

Съ проведеніемъ Канала Донецкій каменный уголь будетъ доставляться на рынки въ томъ именно количествѣ, которое необходимо Россіи и недостатокъ котораго

въ настоящее время пополняется англійскимъ углемъ. Тѣ 50 мил. рублей, вывозимыхъ нами на уплату за границу золотомъ, которые мы ежегодно затрачиваемъ на англійскій уголь, останутся въ странѣ и могутъ быть затрачены болѣе производительно, нежели раньше.

Дешевый фрахтъ Канала и удобство непосредственной поставки на суда въ самый короткій срокъ оживятъ и усилятъ дѣятельность Донецкихъ каменноугольныхъ копей.

Если бы, говоритъ инж. В. Лохтинъ, въ Донецкомъ каменноугольномъ районѣ былъ путь по водѣ, то уголь, конечно, пошелъ бы гораздо дальше и далъ бы такой же пробытъ, какъ и нефть.

А таковымъ путемъ по водѣ долженъ быть Каналь «Рига-Херсонъ».

Мы глубоко увѣрены, что при сооруженіи Канала окажется возможность получить достаточное количество воды, которое позволитъ использовать проектируемый нами Каналь не только въ качествѣ «рѣчного», (въ 2 саж. глубиною), но и въ качествѣ морского канала (въ $4\frac{1}{2}$ саж.— $31\frac{1}{2}$ фут. глубины).

А тогда становится совершенно яснымъ то громадное значеніе Канала въ торго-

вомъ отношеніи для всѣхъ Европейскихъ Государствъ, ведущихъ торговлю съ Востокомъ. Въ настоящее время пароходъ идетъ изъ Спб. въ Одессу около 6 недѣль, тогда какъ черезъ Каналь потребуется для прохода не болѣе 12-ти дней.

Такимъ образомъ пароходъ можетъ сдѣлать 3 оборота по Каналу, вмѣсто одного оборота кругомъ. Громадное сбереженіе во времени, въ расходахъ на уголь, на рабочую силу и, наконецъ, безопасность движенія заставятъ всѣ суда, идущія изъ Сѣв. Европы черезъ Суэцкій каналъ на Востокъ, а равно возвращающіяся съ Востока, направиться по проектируемому нами Каналу.

Такимъ образомъ, весь грузооборотъ между Сѣв. Европой и Азіей въ нѣсколько милліоновъ пудовъ пойдетъ полностью по проектируемому Каналу и одна выручка съ затраченнаго транзита покроетъ всѣ расходы по эксплуатаціи Канала и по платежу процентовъ на капиталъ, затраченный на его сооруженіе.

Переворотъ, который можетъ сдѣлать проектируемый Каналь въ ускореніи торговыхъ сношеній съ Востокомъ, можно сравнить только съ тѣмъ переворотомъ, который произвелъ Суэцкій каналъ.

Подводя итогъ всѣмъ выгодамъ, которыя

дасть проектируемый Каналь Государству, мы видимъ, что *in summa summarum* получаются слѣдующіе результаты:

1) Поднятіе экономическаго благосостоянія громаднаго юго-западнаго края;

2) Пробужденіе къ промышленной дѣятельности массы городовъ и мѣстечекъ, преобразующихся въ прекрасно оборудованные порты;

3) Удешевленіе фрахта;

4) Устраненіе залежей;

5) Замяна англійскаго каменнаго угля Донецкимъ;

6) Ускореніе торговыхъ сношеній Европы съ Востокомъ; и, наконецъ,

7) Прямой доходъ Государства, исчисляемый въ приблизительной цифрѣ 51,250 т. руб. ежегодно.

Таковы предварительные, поддающіеся учету, результаты проведенія Канала. Ихъ вполне достаточно, чтобы каждый, видящій благо своей родины въ ея экономическомъ развитіи, серьезно и внимательно отнесся къ нашему проекту.

ГЛАВА IV.

Значеніе канала „Рига—Херсонъ“ въ стратегическомъ отношеніи.

Выражая вторично увѣренность, что Правительство, сознавъ громадную пользу и значеніе проектируемаго нами Канала, доведеть его глубину до $4\frac{1}{2}$ сажень и тѣмъ самымъ превратитъ его изъ рѣчного въ морской,—мы постараемся учеть его важное значеніе въ стратегическомъ отношеніи для нашей страны.

Прогрессивно развивающійся милитаризмъ всѣхъ европейскихъ государствъ покоится на принципѣ: „*Si vis pacem—para bellum*“—„Если хочешь жить въ мирѣ—готовься къ войнѣ“.

Замкнутое со всѣхъ сторонъ Черное море имѣетъ только одинъ выходъ—Босфорскій проливъ. Далѣе слѣдуютъ Дарданеллы и, наконецъ, Гибралтаръ, соединяющій Средиземное море съ Атлантическимъ океаномъ.

Если бы нашему Черноморскому флоту явилась необходимость покинуть воды Чернаго моря, ему пришлось бы на это просить разрѣшенія Турціи, нашего исконнаго врага, который не замедлилъ бы воспользоваться удобнымъ случаемъ, чтобы сдѣ-

латъ этотъ проходъ для нашихъ судовъ затруднительнымъ, или, если представится возможность, и вовсе воспрепятствовать такому.

Не меньшій тормазъ представляютъ и Дарданеллы; что же касается Гибралгара, то эта скала, унизанная англійскими пушками, совершенно исключаетъ всякую возможность военному судну пройти мимо нея безъ разрѣшенія ея хозяевъ—англичанъ.

Такимъ образомъ, чтобы покинуть мѣста своихъ стоянокъ и перемѣститься въ Балтійское море, нашему Черноморскому флоту пришлось бы испрашивать разрѣшенія нѣсколькихъ государствъ, которыя, волею судебъ, могутъ въ любой моментъ обратиться изъ нашихъ дружественныхъ сосѣдей въ злѣйшихъ враговъ и не разрѣшить Черноморскимъ судамъ подобнаго рода перемѣщенія.

Черноморскій флотъ является такимъ образомъ изолированнымъ и ни онъ, ни къ нему придти въ нужный моментъ на помощь не представляется никакой физической возможности.

Врядъ ли можетъ считаться нормальнымъ явленіе, когда громадная военная сила заперта со всѣхъ сторонъ и дѣйствія ея внѣ даннаго воднаго пространства равны нулю.

Наконецъ, если даже и допустить, что наши сосѣди окажутся столь дружественно настроенными, чтобы пропустить нашъ Южный флотъ на соединеніе съ Сѣвернымъ, то для подобнаго соединенія пришлось бы затратить весьма большой промежутокъ времени.

Совершенно иная перспектива рисуется намъ съ проведеніемъ Канала „Рига—Херсонъ“.

Безъ всякаго разрѣшенія со стороны кого бы то ни было и въ самый короткій срокъ оба флота смогутъ соединиться въ томъ или другомъ морѣ и значительно увеличить боевую силу другъ друга.

И при этомъ флоту придется проходить среди родныхъ береговъ, а не подъ грозными пушками другихъ странъ, могущихъ и не сочувствовать данному прохожденію.

Съ осуществленіемъ нашего проэкта, положеніе Петербурга и, главнымъ образомъ, Кронштадта становится болѣе неприступнымъ. Въ случаѣ нападенія на нашу столицу непріятельскій флотъ рискуетъ быть атакованнымъ съ тылу Черноморскою эскадрой, которая отрѣзываетъ ему пути отступленія. Таково серьезное значеніе Канала въ стратегическомъ отношеніи.

ГЛАВА V.

Практическіе шаги къ осуществленію проэкта.

Разработанный нами проэктъ вносится нами на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Учитывая громадное государственное значеніе нашего проэкта и тѣ неисчислимыя выгоды, которые онъ дастъ Россіи въ культурномъ, промышленномъ и стратегическомъ отношеніяхъ, Министерство, мы увѣрены въ этомъ, отнесется къ нашему труду съ полнымъ одобреніемъ и, со своей стороны, не замедлитъ внести его на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта и Государственной Думы въ очередную же, осеннюю, сессію, уже въ качествѣ законопроэкта.

Съ цѣлью осуществленія разработаннаго нами проэкта учреждается Русское Акціонерное Общество, которое посредствомъ заграничнаго облигаціоннаго капитала соорудитъ Каналь „Рига—Херсонъ“.

Вышеозначенное Акціонерное Общество даетъ обязательство производить всѣ работы исключительно русскими рабочими при помощи матерьяловъ, выработанныхъ въ Россіи, и машинами (насколько это является

возможнымъ въ отношеніи машинъ), изготовленными на русскихъ заводахъ.

Послѣднее обстоятельство чрезвычайно важно для Россіи въ настоящій моментъ, когда фабрики и заводы Россіи сокращаютъ производства вслѣдствіе почти полного отсутствія заказовъ.

500 мил. иностранныхъ денегъ, которые разольются широкою волною по странѣ, окажутся далеко не лишними въ наше „безденежное время“.

Полный контроль работъ со стороны нашего Государственного Контроля и Министерства Путей Сообщенія послужитъ достаточной гарантіей того, что работы будутъ вестись такъ, какъ это будетъ обусловлено заранѣе.

Къ этому нужно прибавить, что испрашиваемая для данной цѣли Правительственная гарантія облигаціоннаго капитала въ 500 мил. рублей окажется вполне обеспеченной громаднымъ доходомъ предпріятія, и не только послужитъ для уплаты 0/0⁰/0 и погашенія означеннаго капитала, но и покроетъ стоимость эксплуатаціи, позволивъ произвести цѣлый рядъ добавочныхъ работъ, которыя принесутъ странѣ постоянный крупный доходъ.

Заключеніе.

Каналь „Рига—Херсонъ“ великое общегосударственное дѣло. Теперь, когда сокращеніе работъ на русскихъ фабрикахъ и заводахъ, а иногда и полное прекращеніе ихъ, создаютъ цѣлые кадры безработныхъ, когда самоубійства сдѣлались массовыми и и представляютъ единственный возможный послѣ ужасовъ революціи путь, вызванный полной безработицей и голодовками тысячъ рабочихъ,—умиротвореніе страны представляетъ теперь главную и насущную задачу каждаго любящаго свою Родину гражданина.

Когда не будетъ безработицы, не будетъ ежеминутнаго тревожнаго ожиданія, что голодныя массы людей въ отчаяніи крикнутъ: „Хлѣба и работы!“, когда не будетъ этого ожиданія,—тогда наступитъ полное умиротвореніе страны.

Такую работу сотнямъ тысячъ голодныхъ дастъ осуществленіе проэктируемаго нами Канала, такое умиротвореніе внесетъ это поистинѣ колоссальное сооруженіе.

Въ этомъ историческомъ русскомъ дѣлѣ заинтересовано не одно Правительство, въ немъ заинтересовано все лучшее русское общество, такъ какъ здѣсь идетъ рѣчь о

пользѣ народной и о поднятіи культурныхъ силъ страны.

А городскія управленія тѣхъ городовъ, интересы которыхъ такъ близко и тѣсно связаны съ осуществленіемъ постройки Канала, безъ сомнѣнія, въ собственныхъ же интересахъ примутъ всѣ мѣры къ тому, чтобы возбужденіемъ соответствующихъ ходатайствъ способствовать къ скорѣйшему его осуществленію.

Гарантіи и льготы Правительства на дѣло, имѣющее общегосударственное значеніе, должны прежде всего обезпечить осуществимость проэкта.

Вопросъ слишкомъ важенъ, чтобы его откладывать далѣе.

Предлагаемая нами работа—гигантская, но съ выполненіемъ ея Россія получитъ возможность имѣть такія преимущества во всѣхъ отношеніяхъ, что не считается съ ними нельзя ни одному гражданину Земли Русской, любящему свою родину и въ ея экономическомъ благосостояніи видящему залогъ ея лучшаго, свѣтлаго будущаго.

2-272.192



EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU



1 0100 00423308 2