

Но и этого краткаго перечня достаточно для того, чтобы сдѣлать надлежащій выводъ: качество русскаго производства крѣпко недооцѣнивалось нами до революціи; впоследствии оно будетъ возстановлено и послужить отправнымъ пунктомъ для грядущаго промышленнаго усовершенствованія и хозяйственнаго расцвѣта Россіи.

А. Мелкихъ.

У. ВЕЛИКІЙ СИБИРСКІЙ ПУТЬ.

Сибирь съ ея безграничнымъ пространствомъ (13 351 500 кв. километровъ), занимающимъ большую часть Россійской Имперіи, по скудно населеннымъ, съ ея разнообразными, неисчерпаемыми естественными богатствами — издавна привлекала къ себѣ вниманіе русскаго народа и русскаго правительства, какъ край, требующій колонизаціи и представляющій огромное поле для распространенія русской матеріальной и духовной культуры на востокъ. Главнѣйшимъ препятствіемъ къ достиженію этихъ цѣлей являлась отдаленность Сибири, трудность сообщенія и сношеній съ нею.

Поэтому, вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги въ Сибирь возникъ очень давно. Еще въ концѣ 50-хъ годовъ графъ Муравьевъ - Амурскій, одинъ изъ энергичнѣйшихъ насадителей русской государственности на Дальнемъ Востокѣ, задумалъ соединить сперва колеснымъ, а затѣмъ рельсовымъ путемъ заливъ Де Кастри съ рѣкой Амуромъ. Въ то же время частными лицами (Дуль, Сафроновъ) разрабатывались проекты проведенія желѣзнодорожнаго пути черезъ всю Сибирь. Разработка подобныхъ проектовъ продолжалась и въ 60-ыхъ годахъ. Рапшетъ, Богдановичъ и другіе стремились соединить бассейны Волги и Оби для пользы Уральской горнозаводской промышленности. Въ результатъ работъ цѣлаго ряда правительственныхъ комиссій воспослѣдовало Высочайше утвержденное положеніе отъ 19 декабря 1875 года, которымъ рѣшено было приступить къ сооруженію дороги до Тюмени. Однако, финансовыя затрудненія, новизна дѣла и техническія трудности воспрепятствовали проведенію въ жизнь намѣченнаго плана. Но вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ не былъ все же снятъ съ очереди. Продолжались изысканія и разслѣдованія; работали комиссіи. Только въ царствованіе Императора Александра III суждено было осуществиться грандіозному сооруженію Великаго Сибирскаго Пути. 17-го марта 1891 года Высочайшимъ рескриптомъ на имя Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича вопросъ о постройкѣ этого пути былъ рѣшенъ окончательно, а 19 мая того же года Наслѣдникъ Цесаревичъ,

возвращаясь изъ дальняго восточнаго путешествія, заложилъ во Владивостокѣ первый камень новаго пути. Для общаго руководства дѣломъ постройки желѣзной дороги образованъ былъ особый комитетъ Сибирской жел. дороги во главѣ съ Паслѣдникомъ, сохранившимъ личное предсѣдательство и по восшествіи на престоль. Управление дѣлами этого комитета было поручено статсъ-секретарю А. Н. Куломзину, бывшему тогда управляющимъ дѣлами комитета министровъ, а дѣлопроизводство вѣдалось канцеляріей комитета министровъ.

Постройка велась очень быстро и 1-го января 1906 года *величайшее желѣзнодорожное сооруженіе міра* было закончено. Главныя части пути строились въ среднемъ по 586 версть въ годъ, что составляетъ *предѣлъ скорости постройки*. До тѣхъ поръ самая быстрая постройка въ Россіи была 440 версть въ году (Закавказская жел. дорога); однако, скорость постройки Сибирской жел. дороги была въ то время предѣльной не только для Россіи, но и *во всемірѣ*. Канадская-Тихоокеанская жел. дорога отъ Монреаля до Ванкувера длиной въ 4 690 версть строилась ровно 10 лѣтъ, т. е. по 469 версть въ годъ. На Канадской дорогѣ 40 туннелей и 5 большихъ мостовъ, что, конечно, очень замедляло и затрудняло постройку. Но и Сибирская дорога пересѣкаетъ 28 большихъ рѣкъ, при томъ такихъ, какъ Лена, Енисей, Иртышъ, Обь и т. д. Общая длина всѣхъ мостовъ Сибирской жел. дороги --- 45,5 версть, при чемъ имѣется болѣе 8 версть кесонныхъ мостовъ. Сибирскій Великій путь имѣеть длину въ 5 649 версть (не считая Китайской Восточной дороги — 1 389 версть. линия Харбинъ—Маньчжурія—Пограничная), и состоитъ изъ трехъ линій: 1) собственно Сибирская — 3 137 версть, 2) Забайкальская — 1 679 версть, и 3) Уссурийская — 830 версть. Часть Сибирскаго пути — Кругобайкальская линия, длиной въ 190 версть, по *качеству и трудности* работы превосходитъ всѣ выстроенныя до сихъ поръ рельсовые пути. Трудность работъ состояла въ томъ, что они производились въ почти неприступныхъ мѣстностяхъ, по скалистымъ обрывамъ, нависшимъ надъ Байкальскимъ озеромъ и при очень суровомъ климатѣ. При томъ, сообщеніе по озеру было возможно лишь въ тихую погоду. На Кругобайкальской дорогѣ — 33 туннеля. Неудивительно, что постройка этой линіи производилась очень медленно и обошлась въ 212 430 рублей верста, въ то время какъ постройка всего Сибирскаго пути обошлась государству въ 385 милліоновъ, т. е. по 70 188 рублей верста. Съ окончаніемъ постройки Сибирскаго пути сталъ возможенъ прямой проѣздъ безъ пересадки изъ Москвы во Владивостокъ, пространствомъ 8 122 версты, совершавшійся всего въ теченіе 12 сутокъ 13 часовъ (301 часъ) и стоившій въ вагонѣ 2-го класса всего 169 рублей.

Значеніе постройки Великаго Сибирскаго пути для Сибири ярко иллюстрируется необыкновеннымъ ростомъ городовъ и

сель въ мѣстахъ, прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ. такъ напр., число жителей:

	Въ 1897 г.	Въ 1910 г.
	с о с т а в л я л о :	
Омска	37 400	129 700
Томска	51 200	111 400
Хабаровска	15 000	43 500
Владивостока	28 400	85 700
Читы	11 500	76 400

Не менѣ показательнымъ является возникновеніе и ростъ совершенно новыхъ городовъ и поселковъ, вызванныхъ къ жизни проведеніемъ желѣзной дороги. Таковы, напр., были въ 1910 году города, о существованіи которыхъ до проведенія пути въ 1897 году еще не подозревали: Новониколаевскъ, на Оби, съ 63 600 жит., Никольскъ-Уссурийскъ — 34 600 жит., Татарскъ — 7 600 и др.

О томъ же значеніи для края Сибирскаго пути свидѣтельствуесть и сильный ростъ перевозокъ. Въ 1904 году перевезено было пассажировъ 1 418 000, а въ 1909 г. — уже 4 314 000: грузовъ: въ 1904 г. — 152.4 милл. пудовъ, а въ 1909 г. — 215,7 пуд.

Такъ совершилось одно изъ величайшихъ завоеваній цивилизаціи и культуры, доселѣ извѣстныхъ міру.

А. Бунге.

VI. БОРЬБА СЪ ДЕНАЦІОНАЛИЗАЦІЕЙ.

Есть законъ человѣческой природы и культуры, въ силу котораго *все великое можетъ быть сказано только по своему и все гениальное рождается именно въ лонѣ національнаго опыта, духа и уклада*. Денаціонализуясь, человѣкъ теряетъ доступъ къ глубочайшимъ колодцамъ духа и къ священнымъ огнямъ жизни: ибо эти колодцы и эти огни всегда національны: въ нихъ заложены, въ нихъ живутъ цѣлые вѣка всенароднаго труда, страданія, созерцанія, молитвы и мысли. Изгнаніе обозначалось у римлянъ, какъ «воспрещеніе воды и огня». И дѣйствительно, человѣкъ, утратившій доступъ къ духовной водѣ и къ духовному огню своего народа — становится безроднымъ изгоемъ, беспочвеннымъ и безплоднымъ скитальцемъ по чужимъ духовнымъ дорогамъ, обезличеннымъ интернаціоналистомъ. Горе ему и его дѣтямъ: они становятся историческимъ пескомъ и мусоромъ.