

ЩАВРОВ

Русский путь
в
ЗАКАВКАЗЬЕ.

А

Т $\frac{22}{418}$

А

22.
418.

А

РУССКІЙ ПУТЬ ВЪ ЗАКАВКАЗЬЕ.

Н. ШАВРОВА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ
ТИПОГРАФІЯ А. С. СУВОРИНА, ЭРТЕЛЕВЪ ПЕР., № 11—2

1883



А



2007110149

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 22 апрѣля 1883 года.

РУСКІЙ ПУТЬ ВЪ ЗАКАВКАЗЬЕ.

Настоящее царствованіе, въ нашей внутренней политикѣ, вы- звало къ жизни новую руководящую идею, которая, при дальнѣй- шемъ развитіи, болѣе чѣмъ что либо, можетъ упрочить могуще- ство и благосостояніе Россіи. — Идея эта, выражаясь по амери- кански, можетъ быть сформулирована: *Россія для русскихъ!* — Это діаметрально противоположно ученію г. Тенгоборскаго, которое, къ сожалѣнію, такъ долго господствовало надъ умами нашихъ адми- нистраторовъ, и, какъ извѣстно, состояло въ томъ, что Россія будто- бы есть государство исключительно земледѣльческое, обязанное, въ собственныхъ интересахъ, снабжать Европу хлѣбомъ и сырьемъ. Это ставило всю производительность Россіи въ полную зависимость отъ иностранцевъ, а весь русскій народъ обращало въ илотовъ за- падной Европы. Исслѣдованіе вопросовъ питейнаго и переселенче- скаго, учрежденіе крестьянскаго банка и отмѣна подушной подати мѣры слишкомъ крупныя, указывающія, что отнынѣ поднятіе прав- ственнаго уровня и увеличеніе благосостоянія массы народа рус- скаго составляютъ основную цѣль дѣятельности нашего правитель- ства. Сообразно этой основной задачѣ, должны быть, если не устра- нены, то по крайней мѣрѣ по возможности исправлены всѣ пред- шествовавшія ошибки, вызвавшія наше современное политико-эко- номическое разстройство.

Одною изъ наиболѣе крупныхъ ошибокъ предшествовавшей эпохи, ошибкою, нынѣ всѣми уже признанною, остается начертаніе



сѣти желѣзныхъ дорогъ, имѣвшей главною задачею облегчить вывозъ русскаго хлѣба и сырья за границу, какъ при посредствѣ морей, такъ и сухопутно.—Съ этою цѣлю у насъ даже созданъ специальный тарифъ прямого сообщенія, причемъ, по соглашенію съ иностранными желѣзными дорогами, цѣна за провозъ, на примѣръ, изъ Москвы въ Кенигсбергъ установлена значительно ниже, чѣмъ изъ Кенигсберга въ Москву. Такимъ образомъ, наши желѣзныя дороги, построенныя на деньги русскаго народа, съ цѣлю удешевленія перевозки грузовъ имъ потребляемыхъ, въ дѣйствительности увеличиваютъ эти расходы для русскихъ въ пользу иностранцевъ. Стало бытъ выгоды изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ извлекаютъ прежде всего иностранцы, къ крайнему ущербу народа русскаго, который платитъ дороже чѣмъ слѣдуетъ за перевозку грузовъ, для собственнаго потребленія, и выплачиваетъ гарантію, т. е. недоборъ доходовъ, вслѣдствіе удешевленія перевозки грузовъ въ пользу иностранцевъ. Въ виду такой несправедливости, разорительной для всей русской производительности и торговли, самую насущную государственную потребность составляетъ исправленіе начертанія желѣзно-дорожной сѣти, добавленіемъ къ ней новыхъ линій, собственно въ интересахъ нашей народной жизни, нашей внутренней производительности и торговли.

Безспорно, фактъ, положенный въ основу ученія г. Тенгоборскаго, вѣренъ, но выводъ изъ него сдѣланъ неправильный, вслѣдствіе своей односторонности. Занимая $\frac{1}{6}$ часть земной поверхности, Россія не можетъ оставить безъ обработки столь колоссальной территоріи, и, по примѣру малоземельной Бельгіи или Англіи, сосредоточить всѣ свои заботы на развитіи промышленности и торговли. Поэтому, основою производительности Россіи, въ настоящемъ ея положеніи и даже въ далекомъ будущемъ, и основою ея реального могущества,—слѣдуетъ считать землю и земледѣліе. Но, съ другой стороны, вслѣдствіе условій почвы и климата, земледѣліе въ большей части Россіи весьма мало выгодно, безъ затраты крупныхъ капиталовъ на удобреніе, осушеніе и ирригаціонныя работы, а потому не можетъ вполне обезпечить благосостояніе земледѣльца, тѣмъ болѣе, что полевые работы, въ сѣверной и средней полосѣ Россіи, прекращаются не менѣе какъ на 6 мѣсяцевъ, а во все это время земледѣлецъ, оставаясь безъ работы, обязанъ содержать свою