

155-156.

Въ области землеустройства и переселенія главное управленіе землеустройства и земледѣлія сдѣлало за послѣднія пять лѣтъ не меньшіе, если не большіе успѣхи. Въ 1910—1911 г.г. были составлены землеустроительные проекты для 826.000 дворовъ на площади 7,9 милл. дес., а въ 1912—1913 г.г. для 1.336 тыс. дворовъ на площади 12 милл. дес.; межеванія въ натурѣ произведены въ 1910—1911 г.г. для 773.000 дворовъ на площади 7 милл. дес., а въ 1912—1913 г.г. для 869.000 дворовъ на площади 7,5 милл. дес. Судить о маршѣ данныхъ работъ можно по слѣдующей параллели: въ Пруссіи за 30 лѣтъ разверстано 1 милл. гект., Австрія—77 тыс. гект.

Съ такимъ же успѣхомъ, но съ большей планомѣрностью и большимъ уклономъ въ сторону чисто колонизаціонной задачи развиваетъ свою дѣятельность русское переселенческое дѣло. Въ періодъ 1909—1913 г.г. отмежевано и обращено подъ переселеніе 18 милл. дес. земли; устроено около 350.000 семей въ составѣ до 2 милл. душъ; проведено 9,5 тыс. верстъ грунтовыхъ дорогъ; выяснены условія водоснабженія на пространствахъ 24,6 милл. дес.; построено въ переселенческихъ поселкахъ 8 тыс. колодезевъ; открыто 565 новыхъ православныхъ приходоувъ, отпущены средства на 200 церквей, построено около 500 школъ, дѣйствуетъ свыше 400 медицинскихъ пунктовъ; склады с.-хоз. орудій подняли свой оборотъ съ 4,6 милл. руб. до 8,4 милл. р. въ годъ; число отдѣленій ихъ съ 64 въ 1909 г. поднялось до 300 въ 1913 г.; въ самыхъ глухихъ мѣстахъ устроены 40 лавокъ съ продажей предметовъ первой необходимости, а на Дальнемъ Востокѣ открыто 3 лѣсопильныхъ завода для снабженія переселенцевъ строительными матеріалами.

Наряду съ этой колонизаторской дѣятельностью развивались въ Сибири и землеустроительныя работы—въ старыхъ поселкахъ разверстано за 5 лѣтъ свыше 6 милл. дес., отведено въ надѣль сибирскимъ старожиламъ 9,7 милл. дес., бывшимъ кочевникамъ—киргизамъ—около 3 милл. дес., обслѣдовано землепользованіе 620 тыс. туземныхъ хозяйствъ, при чемъ выяснена возможность обратить подъ переселеніе 26,5 милл. дес.; научными экспедиціями опредѣлены почвенныя и климатическія условія на пространствахъ 90 милл. дес.

Наконецъ, приняты рядъ широкихъ мѣропріятій въ области казенныхъ имуществъ, главнымъ образомъ въ лѣсномъ хозяйствѣ, повысившемъ свою доходность съ 66,8 мил. р. въ 1909 г. до 94,7 милл. руб. въ 1913 г.; расходъ отъ рыбныхъ промысловъ при всей неупорядоченности еще этого дѣла поднялся на 5%, а именно—съ 2,2 милл. р. въ 1909 г. до 3,8 милл. р. въ 1913 г.

Желѣзнодорожные пути.

Мѣропріятія къ развитію торгово-промышленной дѣятельности въ Котласѣ. Во время служебной поѣздки министра путей сообщенія по сѣвернымъ рѣкамъ къ нему обратились на ст. Котласъ, Пермской желѣзной дороги, мѣстные купцы и промышленники съ ходатайствомъ объ устраненіи причинъ, затрудняющихъ торгово-промышленную дѣятельность на береговой полосѣ въ Котласѣ, и о предоставленіи мѣстнымъ жителямъ свободной желѣзнодорожной земли для заселенія, съ правомъ открытія разныхъ торгово-промышленныхъ заведеній.

Нынѣ министръ путей сообщенія, на основаніи результатовъ состоявшагося по указаннымъ вопросамъ мѣстнаго совѣщанія, разрѣшилъ

управленію Пермской желѣзной дороги произвести намѣченные упомянутыми совѣщаніемъ для урегулированія грузовыхъ операцій работы по укладкѣ рельсовыхъ путей изъ Котласской пристани вдоль берега Сѣверной Двины, съ насѣлкой новой набережной и удлиненіемъ причальной линіи, а также съ устройствомъ вдоль путей пакгаузовъ. Одновременно съ этимъ признано необходимымъ произвести рядъ гидротехническихъ работъ для подведенія и закрѣпленія фарватера рѣки вдоль Котласской пристани. вмѣстѣ съ тѣмъ, министръ путей сообщенія разрѣшилъ на станціи Котласъ въ предѣлахъ отчужденія устройство перодическихъ краткосрочныхъ армарокъ съ тѣмъ, чтобы время и порядокъ допущенія такихъ армарокъ были предварительно выяснены и установлены управленіемъ Пермской жел. дороги по соглашенію съ мѣстными властями и земствомъ. Въ связи съ вышеупомянутымъ, министерствомъ путей сообщенія предложено внести на рѣшеніе совѣта министровъ вопросъ о предоставленіи мѣстнымъ купцамъ и промышленникамъ во временное арендное пользованіе свободныхъ участковъ желѣзнодорожной земли на станціи Котласъ подъ постройку жилыхъ домовъ и помѣщеній съ торгово-промышленною цѣлью.

Въ обществѣ судоходства. 28 января состоялось общее собраніе членовъ общества судоходства, на которомъ А. С. Раевскій сдѣлалъ докладъ „О соединеніи финляндскихъ желѣзныхъ дорогъ съ Печенгской губой на Мурманѣ“. Докладчикъ указалъ, что еще въ XVI вѣкѣ Печенгская губа играла нѣкоторую роль во внешней торговлѣ Россіи. Если сравнить Печенгу съ Колой и Екатерининской гаванью (Александровскомъ), то окажется, что она имѣетъ передъ послѣдними большія преимущества. Климатъ Печенги мягче, но особенно важно то, что печенгская губа не замерзаетъ. Въ послѣднее время, чтобы приблизить до сихъ поръ отрѣзанный Мурманскій край къ Россіи, выдвинуть проектъ о соединеніи Мурманска жел. дорогой съ Петрозаводскомъ, Архангельскомъ и Котласомъ. Но такая дорога по своей длинѣ потребуетъ затраты большихъ средствъ и потому въ ближайшее время неосуществима. Между тѣмъ финляндская желѣзнодорожная сѣтъ уже доходитъ скоро до Соданкеля (до 68 град. сѣв. широты). Если построить отъ Соданкеля линію къ Сѣверному Ледовитому океану, то длина ея не превыситъ 450 километровъ, а Мурманскій край будетъ связанъ съ Петербургомъ. Постройка такой линіи обойдется около 20 милл. руб. Значеніе линіи будетъ громадно. До сихъ поръ Мурманскій край ускользаетъ отъ вліянія Россіи. Съ проведеніемъ линіи это отпадаетъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ оживится торгово-промышленная жизнь въ краѣ. На ряду съ дорогой необходимо устройство печенгской гавани.

Докладъ вызвалъ оживленныя пренія. Нѣкоторыми изъ оппонентовъ было указано, что проектируемая докладчикомъ линія пройдетъ по малонаселенной мѣстности, къ культурѣ неспособной. Ужъ если на Мурманѣ строить дорогу, то лучше отъ Петрозаводска. Въ этомъ случаѣ дорога пройдетъ чрезъ населенные пункты. Печенгскую губу, какъ гавань въ будущемъ, слѣдуетъ забраковать, такъ какъ губа мелководна, и сѣверная часть ея открыта для сѣверныхъ вѣтровъ. Трудно ожидать отъ проектируемой докладчикомъ линіи и коммерческой выгоды, такъ какъ весь грузъ, проходящій здѣсь на судахъ къ Архангельску, не превышаетъ 450 тыс. пуд. въ годъ.