

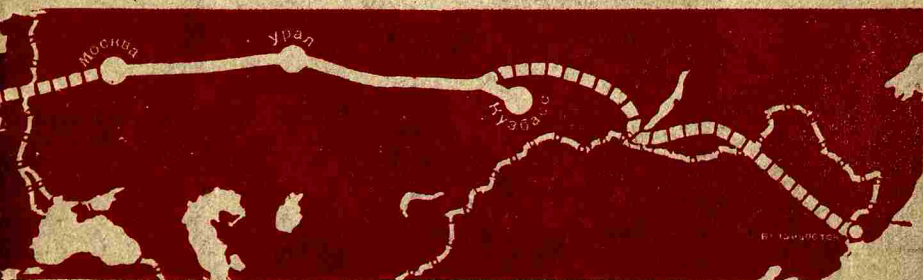
385(57) 39.2

К.61.

104865

Н. Н. КОЛОСОВСКИЙ

ВЕЛИКАЯ СИБИРСКАЯ



СВЕРХМАГИСТРАЛЬ

МОСКВА

ПЛАНХОЗГИЗ

1930

104865.

Берегите книгу

Не перегибайте книгу

во время чтения

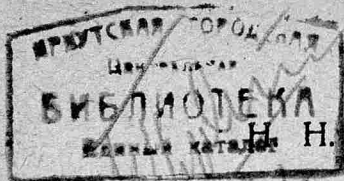
Не загибайте углов

Не делайте надписей на книге

Не смачивайте пальцев слюною,

перелистывая книгу

Завертывайте книгу в бумагу.



385(57)

К. 61.

ВЕЛИКАЯ СИБИРСКАЯ СВЕРХМАГИСТРАЛЬ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПЛАНОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ИЗД-ВО

П Л А Н Х О З Г И З

МОСКВА—1930

„Мосполиграф“
13-я типо-цинк. „Мысль Печатника“
Москва, Петровка, 17.
Главлит № А 55051
Тираж 10.000. Заказ 786

НАШЕ БУДУЩЕЕ И БОРЬБА С ПРОСТРАН- СТВОМ ПРИ ПОМОЩИ ДАЛЬНОВОЗНОГО Ж.-Д. ТРАНСПОРТА

Строя первое в мире рабочее государство, наша страна ставит и разрешает ряд технических и хозяйственных задач, которые сами по себе являются вехами в истории человечества. К числу таких задач относится организация дальновозного сухопутного транспорта.

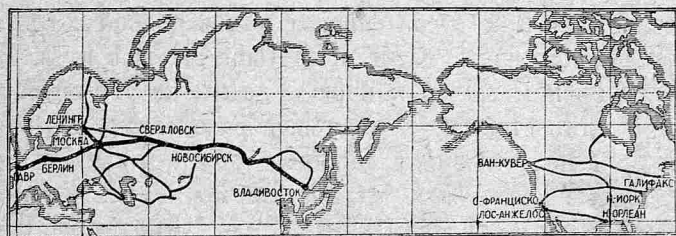
Великие государства прошлого и настоящего — Римская империя, Испания в дни ее расцвета, современная Британская империя — все эти государства основывали свое хозяйственное благополучие на дешевых морских путях. Железные дороги, появившиеся 100 лет тому назад в Западной Европе, расширили влияние водных путей Атлантического океана и Средиземного моря, являясь по существу под'ездными путями к морю. Но попрежнему для европейской хозяйственной жизни решающее значение осталось за морскими путями сообщения.

В иных условиях развивалась жизнь трех государств: Северо-Американских Соединенных Штатов, Канады и России. Эти государства созданы в современном их виде на основе сухопутного транспорта — железных дорог. Хозяйственная жизнь в этих странах развивалась вместе с развитием ж.-д. сети и уменьшением стоимости перевозок грузов. Замечательно, что в тех местах нашей страны, где нет железных дорог, до сих пор существует первобытное пастушечье и охотничье хозяйство. Огромные природные богатства, имеющиеся в этих уголках нашего Союза, удаленных от железных дорог, находятся в «мертвом», бездейственном состоянии.

Американский ж.-д. транспорт существенно отличается от западно-европейского. Развитие хозяйственной жизни в Америке потребовало перевозки огромной массы грузов на далекие расстояния. Это потребовало значительно более низких тарифов, какие были невозможны без усовершенствования самой техники железнодорожного транспорта. Напряженная творческая работа американцев позволила настолько усовершенствовать железнодорожное сообщение, что были преодолены многие трудности, зависящие от обширности территорий САСШ и Канады.

Для нас, строителей советского государства, на наших огромных пространствах недостаточно даже достижений американского опыта.

В самом деле, железные дороги, пересекающие Северо-Американские Соединенные Штаты с востока на запад, имеют длину около 4.500—5.000 км. Следовательно, грузы, следующие из глубины САСШ к центрам ее хозяйственной жизни, на берегу Атлантического или Тихого океанов, должны преодолеть пространство не более 2.500 км. Однако,



Сравнительные максимальные длины ж.-д. путей для СССР и САСШ.

в большинстве случаев пробег грузов по железным дорогам может быть сокращен благодаря наличию великолепных внутренних водных путей в виде цепи т. н. «Великих Озер» и речных систем Миссисипи и Миссури. Таким образом, в САСШ пробег грузов по железным дорогам может быть сокращен до 1.800 км. В Канаде расстояние между портами Тихого океана и Великими Озерами не более 3.000 км. Следовательно, из внутренних хлеботородных провинций Канады пробег до водных путей составляет не более 1.500 км.

Совсем другое положение в нашей стране.

По существующим железным дорогам мы имеем расстояние от западной границы с Польшей до Москвы — 820 км; от Москвы до Омска — 2.700 км; от Омска до Иркутска — 2.500 км; от Иркутска до Владивостока — 4.400 км. Таким образом, наш Союз имеет протяженность с запада на восток около 10.500 км. С этими колоссальными, несуществующими нигде в мире расстояниями нам приходится считаться при строительстве нашей новой хозяйственной жизни. Если опираться на два пункта, дающие нам выход к морю — напр., на Ленинград и Владивосток, то наименьшее расстояние пробега грузов по железным дорогам из середины Союза было бы около 5.000 км, т. е. примерно, в $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ раза более, чем в САСШ и в Канаде. Что же касается внутренних водных путей, то природные особенности наших рек не позволяют пока воспользоваться водными путями для сокращения ж.-д. расстояний. Наиболее мощные реки Сибири текут с юга на север и впадают в Северное Ледовитое море. Навигация по ним продолжается от 4 до 5 месяцев в году. Навигация на Северном Ледовитом море продолжается в лучшем случае до 2 месяцев. Ясно, что североморской путь при этих условиях может иметь только вспомогательное значение, и то только для связей с заграницей, а не для сообщений внутри страны. Одно время предполагали, что можно создать непрерывный искусственный водный путь, соединив каналами сибирские и европейские реки так,

чтобы можно было по нему дешево перевозить товары с востока на запад и обратно. Такой проект выдвигался в дореволюционное время некоторыми водными инженерами. Но, во-первых, это потребовало бы колоссальных денежных затрат, а во-вторых, в силу нашего климата дало бы возможность пользоваться этим путем только третью часть года. Две трети года районы, лежащие на востоке, опять-таки были бы отрезаны от запада. Построив на востоке фабрики и заводы, мы заставляли бы их работать «на склад» в течение 8 месяцев, в то время, как другие заводы на западе страдали бы от восьмимесячного перерыва снабжения. Всякому ясно, что ставка только на внутренние водные пути, при плановом хозяйстве и непрерывном производстве, несостоятельна. Водный транспорт может быть использован для связи востока и запада СССР только в качестве сезонного дополнительного способа и только при наличии постоянно действующего сухопутного транспорта. Другими словами, для нас обязательна ставка на железные дороги.

К сожалению, наш железнодорожный транспорт не может справиться с перевозками по дешевым ценам на тысяче-километровые расстояния. Обыкновенная железная дорога, какую мы знаем, к какой привыкли — не в состоянии достаточно дешево перевезти лес, скажем, из Иркутска в Москву, на 5½ тыс. км. Перевозку хлеба из Западной Сибири в Москву на 3½—4 тыс. км мы сейчас производим

с недобором для бюджета железных дорог. Так же обстоит дело с перевозками кузнецкого каменного угля на Урал для выплавки чугуна. В общем необъятные природные богатства Сибири благодаря дороговизне транспорта остаются очень плохо разработанными, несмотря на существование (уже свыше 30 лет) т. н. Транс-Сибирской ж.-д. магистрали, прорезывающей всю Сибирь до Владивостока.

Между тем, строительство социалистического государства настойчиво требует и по хозяйственным и по политическим соображениям преодоления всех трудностей по созданию «дальновозного дешевого железнодорожного транспорта» в Сибирь и чем скорее, тем лучше.

В самом деле, вспомним годы 1919—1922. Гражданская война и небывалый стихийный голод в Поволжье заставили советскую страну искать в Сибири новых источников снабжения хлебом. Борьба с Колчаком велась не только под политическими, но и под хозяйственными лозунгами: в Сибирь за хлебом! С тех пор Сибирь каждый год вывозит для снабжения европейских районов все растущее количество хлеба. Теперь всякому ясно, что при возрастании промышленности в нашей стране, при росте пролетарского населения и городов нам не обойтись без сибирского хлеба. Конечно, сельское хозяйство европейских районов будет давать нам в будущем несоизмеримо большее количество

хлеба и других с.-х. продуктов, чем оно дает нам сейчас. Новое вооружение сельского хозяйства удобрениями, тракторами, с.-х. машинами, социальная перестройка сельского хозяйства — сулят громадные возможности. Но, во-первых, для перестройки сельского хозяйства нужно время; во-вторых, потребности населения будут возрастать; и наконец, хлеб это — валютный товар, необходимый нам для торговли с заграницей, для получения в обмен на него машин и оборудования.

Между тем, хлеб — не единственный из ресурсов, которые нам нужны и за которыми мы идем в Сибирь. Наши восточные районы имеют в своих недрах самые мощные в Союзе запасы каменного угля — этого «хлеба для промышленности». 84% всего нашего угля находится на Урале, на Д. Востоке, а особенно в Сибири. Не менее $\frac{1}{3}$ части наших железных руд находится на Востоке (вернее, больше, так как железные руды на Востоке у нас плохо разведаны).

Наши источники меди, цинка, свинца, серебра, золота, платины, никеля, олова, хрома, вольфрама, молибдена, сурьмы, калия, висмута расположены на Востоке — на Урале и в Сибири сосредоточены или все, или почти все 100% наших природных запасов.

Далее, около 85% всех лесных пространств СССР находится к востоку от Уральского горного хребта. Леса сибирских районов, вместе взятых, по их площади в 3 раза обширнее лесов САСШ и в

2¾ раза обширнее канадских. Не менее 50 % всех площадей, пригодных под посевы пшеницы, также находится в Сибири, в Зауральи, в Казахстане. По общим запасам водной энергии сибирские районы занимают первое место в мире, превосходя САСШ в 1⅔ раза, Канаду — в 4 раза и сосредоточивая у себя ¼ всех мировых запасов водной энергии.

Вот эта особая насыщенность восточных районов природными богатствами, промышленным и сельскохозяйственным сырьем, а вместе с тем наличие крупных запасов с.-х. земель — с неизбежностью приводят и будут приводить к грандиозному хозяйственному строительству на востоке по мере индустриализации нашей страны. Уже в настоящее пятилетие мы вкладываем по плану в государственную промышленность:

1) Урала и Башкирии	2.022,6 млн. руб.
2) Казахстана	345,7 » »
3) Сибкрая	610,5 » »
4) Якутии, Бурято-Монголии и Д.-Вост.края	318,8 » »

Всего по восточным районам — 3.297,6 млн. руб. Из них 87 % — в тяжелую основную промышленность: каменноугольную, металлургическую, химическую и пр.

Такое наше устремление на восток — железная необходимость, зависящая не от нашей воли, но от распределения природных богатств по необъятной территории нашей страны.

Начавшееся строительство новой жизни на востоке связано с огромным ростом перевозок по железным дорогам на дальние расстояния. Техника наших современных железных дорог заведомо не может справиться с предстоящими перевозками. Неизбежно и необходимо: перестроить самую технику железных дорог, приспособив их к новым условиям.

Но, кроме хозяйственных, здесь возникают и вопросы политического порядка. Основным политическим принципом Советского Союза является политическое и хозяйственное равноправие всех народов, входящих в его состав, на каких бы частях территории Союза они не жили. Хозяйственное равноправие создается индустриализацией всех частей территории на равных основаниях в соответствии с природными особенностями. И вот надо уяснить себе несомненный факт: если бы мы отказались от создания дальновозного сибирского транспорта, этот принцип трудно было бы соблюсти по отношению к удаленным территориям народов советской Азии и, наоборот, наличие такого транспорта открывает широкую дорогу для развития отсталых народов нашего Востока.

Это в свою очередь открывает путь к решению дальнейшей задачи огромной политической важности: индустриализация нашего Востока даст борющимся за свое освобождение колониальным народам Востока воплощенный в жизнь образец для

строительства собственной хозяйственной жизни. Кроме того, в случае необходимости они могут получать промышленную продукцию с наших близ лежащих восточных заводов и фабрик, оборудованных по последнему слову техники, а следовательно могущих дать более дешевые изделия, чем изделия европейских и американских «опекунов» Востока. Металл, текстиль, сахар, с.-х. машины с заводов Кузнецкого промышленного центра в Сибири будут ближе, чем любые заводы мира к Синдзяну (Западная провинция Китая) и к Монголии; удобрения для сельского хозяйства, металлы, машины из Байкальского промышленного центра также будут расположены в непосредственной близости к Манчжурии и Китаю.

Наконец, нельзя забывать особенно теперь, что политическая борьба против Союза ведется на всех фронтах, в том числе и на Д.-Восточном. Уже в эпоху интервенции на международных конференциях раздавались голоса, что на нашем крайнем востоке мы «собака на сене», что мы не умеем и не можем использовать наших природных восточных богатств, что «несправедливо» с точки зрения «международных интересов» оставлять во владении «варварской России» огромные азиатские владения СССР. В заграничной печати появлялись даже карты с проектами границ захвата нашего востока примерно до Байкала. Наш современный опыт борьбы за развитие хозяйства Д. Востока доказывает, что без со-

здания крупных промышленных баз в Сибири эта задача достойного решения получить не может. Вопрос о политической целостности Союза и об его роли на Востоке, следовательно, теснейшим образом связан с широким хозяйственным развитием Сибири, т. е. этот вопрос опять-таки не может быть разрешен без создания сибирского дальновозного транспорта. Если же правильное решение будет найдено, наша «беда» — огромные пространства нашей страны — будет побеждена и превратится, как это часто случалось в истории, в свою противоположность, в новый источник нашей силы. Созданием сибирского дальновозного транспорта будет разрешена вековая задача нашего материка: хозяйственная жизнь на огромных недоступных с моря пространствах Азии и Европы будет объединена при помощи средств сухопутного транспорта.

ТЕХНИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕШЕВОГО ДАЛЬНОВОЗНОГО ТРАНСПОРТА

Какие же технические средства существуют для создания такого дешевого транспорта?

Таких средств в готовом виде не существует — это ясно из предыдущей главы. Но можно постепенно создать новую транспортную машину, используя уже готовые отдельные части и используя более чем столетний мировой опыт в организации железнодорожного дела.

Читателю, который хочет серьезно разобраться в этом вопросе, придется потратить некоторое время для того, чтобы вникнуть в особенности транспортной машины и отдельных ее частей. Но прежде всего надо установить, какие цены перевозок на сибирском направлении нам необходимы.

В довоенное время перевозка одной тонны груза по российской железнодорожной сети в среднем обходилась в 0,7 коп. на каждый километр пробега, если не считать оплаты капитала, затраченного на постройку жел. дороги. Если же считать оплату капитала, то стоимость провоза увеличится до 1,0 коп. В 1927/28 г. полная стоимость перевозки 1 тонны на 1 километр составляла 1,2 коп.

Подсчеты показывают, что перевозки кузнецкого угля на Урал становятся выгодны в том случае, если стоимость перевозки 1 тонны на 1 километр равна около 0,38 коп. Для развития земледелия в западной Сибири стоимость перевозки 1 тонны зерна должна быть около 0,45 коп. за километр (около $\frac{1}{2}$ коп.). Для того, чтобы иркутские леса могли доставляться на рынок европейских районов, стоимость перевозки 1 тонны должна равняться около 0,20 к. ($\frac{1}{5}$) за километр. Таким образом, необходимая стоимость перевозок должна быть в 2, 3, 5 раз меньше существующей средней стоимости. Возможно ли достигнуть таких снижений стоимости перевозок и как это сделать?

Чтобы ответить на этот вопрос, обратимся к рассмотрению транспортной машины. Любой опытный промышленный рабочий знает, что замена небольшой машины более крупной дает сокращение себестоимости изделий. Превращение мелкой фабрики в более крупную, оборудованную совершенными машинами, дает заметное удешевление товаров. Переход на непрерывное производство также ведет к этому. Причины этого ясны. Крупное производство и лучшие машины позволяют более экономно расходовать топливо, электричество. Рабочих рук для выделки каждого изделия требуется меньше. Содержание администрации и ремонт зданий ложится меньшим расходом на изделия и т. д.

Точно такое же положение вещей существует и на транспорте. Если железная дорога сумеет перевозить (перерабатывать) больше грузов на каждый километр ее длины, то стоимость перевозки каждой тонны будет падать. Это можно было наблюдать и в довоенное время на старых железных дорогах. Если средняя стоимость перевозок по сети составляла 0,7 коп., то на Северо-Донецкой дороге эта стоимость составляла только 0,33 коп., т. е. в 2 раза меньше. Это объяснялось тем, что Сев.-Донецкая дорога имела густое массовое движение и была соответственно приспособлена. Таким образом, даже при применении довоенных технических средств, при определенных условиях стоимость пе-

ревозок по железным дорогам могла спускаться до таких низких цифр, какие близки к желательным нам при перевозках угля и хлеба по сибирским дорогам. Пойдем дальше.

Чрезвычайно важное значение для стоимости перевозок имеет пологость дороги. Подсчеты показывают, что, если дорога имеет под'ем в 4 метра на километр длины, то наш паровоз-декапод Э может поднять поезд с полным весом вместе с весом вагонов в 2.153 тонны и с полезным грузом в 1.430 тонн. Если же дорога будет иметь под'ем в 9 метров 20 сантиметров на километр, то вес поезда будет только в 1.095 тонн, а полезный груз — 730 тонн. Таким образом, на большом под'еме тот же паровоз будет перевозить груза в два раза меньше при тех же самых расходах топлива, расходах на рабочий персонал и на прочие нужды. Значит, уменьшение под'емов на дороге позволяет увеличить вес поездов. Стало быть, для перевозки одного и того же количества грузов потребуется меньше поездов. Между тем, железные дороги вообще позволяют пропускать в сутки только вполне определенное количество (максимум) поездов, скажем, 20, 40, 100 пар — в зависимости от устройства дороги. Следовательно, при уменьшении под'емов может быть увеличено количество грузов, которое можно пропускать через дорогу, не меняя значительно ее прочего устройства. В нашем примере грузооборот можно увеличить примерно в

2 раза. Поэтому, сразу же сократятся не только поездные расходы, но и расходы по обслуживанию станций и прочие накладные расходы, падающие на каждую перевезенную тонну груза.

У внимательного читателя, вероятно, появится вопрос: если такое значение имеет увеличение веса поезда, то нельзя ли не только понижать подъем, но и увеличить мощность паровой машины, чтобы еще более увеличить вес поездов и уменьшить еще расходы на перевозки? Этот вопрос чрезвычайно существен и на него надо дать подробный ответ.

Наш современный паровоз — одна из самых старых машин. Около 100 лет уже прошло с тех пор, как первый паровоз был создан англичанином Стефенсоном. За этот период паровоз подвергся крупным усовершенствованиям. К настоящему времени инженерное искусство уже использовало почти все, что паровоз может дать. Остается очень немного сделать, чтобы паровоз достиг предела своей мощности и экономности. Дальнейшему увеличению мощности и веса паровоза препятствуют следующие обстоятельства. Во-первых — невозможность увеличения длины котла до любой величины. Котел — жесткое сооружение. Если увеличить сильно его длину, паровоз не сможет проходить по закруглениям и изгибам железной дороги. Это свойство котла препятствует увеличению выработки пара свыше определенных количеств, а следовательно, не позво-



ляет ставить машины свыше определенной мощности: нельзя будет «нагнать пара», машина будет страдать «одышкой» так, как это случается на крутых под'емах при оплошности кочегаров или при плохом угле.

Во-вторых, увеличению мощности паровоза препятствуют растущие трудности забрасывания каменного угля в топку паровозов по мере увеличения мощности машин и котлов.

В-третьих, увеличение мощности всех паровозов влечет за собой необходимость увеличивать прочность полотна дороги — рельс, шпал, баласта, мостов и т. д., а это требует очень крупных затрат. Наконец паровоз — самая неэкономная машина: только около 7% тепла, расходуемого машиной, превращается в полезную работу. Неподвижные паровые машины или пароходные машины работают значительно лучше.

Со всеми этими недостатками современная инженерная наука борется. Но уже ясно видно, что больших результатов здесь достигнуть нельзя. В пятилетнем плане принято, что все новые паровозы для наших железных дорог будут заказаны только существующего типа Э и лишь для опыта будет заказано некоторое количество более тяжелого типа.

Все сказанное — вовсе не упрек по адресу паровоза и не попытка опорочить применение усовершенствованного паровоза для будущих дальновоз-

ных дорог. Наоборот, как увидим далее, нам неизбежно придется работать еще некоторое время с ним на дальновозных линиях. Но все же необходимо заблаговременно энергично искать новую машину: паровоз для полного осуществления наших целей — недостаточно экономная и слишком громоздкая машина.

Чрезвычайный интерес представляет собой т. н. «тепловоз». Промышленность уже давно применяет тепловые двигатели, например, дизеля и другие. Эти машины, поставленные на колеса, будут гораздо более экономно расходовать топливо, не будут расходовать его на стоянках, им не надо за собой таскать лишнюю тяжесть — тендер. Но с другой стороны топливо для тепловоза — нефть — дороже каменного угля, а также и стоимость тепловоза в два раза дороже, чем паровоза такой же силы. Наконец, существуют чисто технические трудности на тепловозе в приспособлении дизеля к перемене скорости хода, к переводу его на задний ход и пр. СССР идет сейчас впереди других стран в своих опытах сооружения тепловозов и работы с ними на железных дорогах. Некоторые стороны этого нового дела еще не ясны. В течение ближайшего пятилетия можно будет решить окончательно вопрос о пригодности тепловоза к тяжелой и трудной работе на железных дорогах.

Огромный интерес представляет электрификация железных дорог. При усилении мощности

дороги при помощи электрической тяги отпадают расходы на расширение водоснабжения, складов топлива, сложных мастерских и депо, поворотных кругов и т. д., необходимых для паровой тяги и составляющих до 60% от стоимости паровозов. Мощность электрических моторов в электровозе не зависит от мощности котла, как это имеет место на паровозе. Свою мощность электровоз по проволоке получает от огромных машин электрической станции. Благодаря этому электровоз незаменимая машина для того, что нам надо — увеличения мощности на ходу, по мере надобности. В особенности, это имеет значение в тех случаях, когда по природным условиям нельзя сделать плотно дороги достаточно пологим. Паровоз в этом случае откажется везти длинные составы. Электровоз с успехом это выполнит. Поэтому, для наших целей, создания дальновозного транспорта, обязательно надо учесть применение электровозов в горных участках.

Что касается топлива, то для работы электровоза оно сжигается не на самой машине, а в центральной электрической станции, где могут применяться более дешевые его сорта. Если сравнить расходы топлива для паровоза и для работы электровоза, то окажется, что для электровоза его идет в 2-3 раза менее. Т. е. электрическая тяга экономит от $1/2$ до $2/3$ топлива, сжигаемого паровозом.

Дальше, по американским данным, экономия на поездной рабочей силе при электротяге может составить до 40 %, экономия на содержании локомотивов до 64 %. Очень сильно сокращается и число необходимых локомотивов. Поэтому, несмотря на более высокую стоимость каждого электроваза плюс стоимость оборудования дороги проводами и другими приспособлениями, получается значительная экономия. Американская горная железная дорога Чикаго — Мильвоки, примерно, в 8 лет оправдала расходы по электрификации за счет всех этих сбережений, несмотря на то, что электровазы, примененные этой дорогой, были еще недостаточно усовершенствованы, а перевозки (по независящим от дороги обстоятельствам) в этот период сократились.

По всем этим и многим другим причинам следует считать, что для организации нашего дальновозного транспорта электрификация будет иметь, вероятно, решающее значение. Однако, введение ее на всем пространстве Великого Сибирского пути должно совершаться постепенно, начиная со II пятилетия. Причина этого — необходимость предварительной подготовки вдоль всего пути крупных районных электроцентралей. Для этого нужно, во-первых, время, а во-вторых, нужно иметь в виду, что районные станции сооружать для одной железной дороги невыгодно. Выгодно делать эти затраты

одновременно и для железных дорог и для промышленности. Последняя же на востоке только начинает развиваться. Поэтому, необходимо существование некоторого подготовительного периода, когда на Великом Сибирском пути мы будем работать не электричеством, а паром.

Уясним себе теперь значение следующей составной части транспортной машины — вагонов. Наши старые, обыкновенные двухосные вагоны, тип которых нами заимствован из Западной Европы, очень тяжелы для тяги локомотивом. При средней скорости движения товарного поезда и при полной нагрузке они требуют тяговой силы около 2 килограммов на каждую тонну полного своего веса. Между тем, «американские» открытые четырехосные полувагоны, перевозящие у нас уголь на дальние расстояния, значительно экономнее: они требуют усилия только 1,2 — 1,5 килограмма на каждую тонну. Таким образом, затрата энергии локомотива, который тянет поезд из американских вагонов, меньше на 20 — 40 % против поезда такого же веса из обыкновенных вагонов. Иначе говоря, тот же самый локомотив может везти поезд на 20—40 % больше весом, если вместо старых вагонов поезд будет состоять из большегрузных вагонов. Во избежание неправильного понимания, надо указать, что эта экономия объясняется не «большегрузностью» вагонов (это имеет значение не такое уже большое), а тем обстоятельством, что большие ва-

гоны стоят на двух двухосных тележках, дающих более плавный и спокойный ход вагона.

Кроме того, для хозяйственника и инженера само собой напрашивается задача — постараться снизить «мертвый» вес вагона, его тару. В этом отношении все вагоны, и в том числе наши новые «американские», оставляют желать много лучшего. Вагоны слишком тяжелы в буквальном смысле слова. Их собственный вес, тара, составляет 42—39% от полезного груза. Этот бесполезный груз приходится перевозить вместе с полезным грузом. Несомненно, здесь можно создать новую экономию, если подойти к постройке вагонов не по старинке, а так, как техника подходит, напр., к постройке автомобилей, употребляя более прочные материалы и экономя на весе.

Наши инженеры-конструкторы и наша металлическая промышленность, перестраивающаяся на новых началах, могут и должны найти разумную меру прогресса в этом отношении.

Далее, наши старые вагоны имеют слабые тяговые приспособления, не имеют автоматической сцепки, автоматических тормозов. Благодаря этому нельзя бывает использовать полной тяговой силы паровоза (можно «разорвать поезд»); нельзя развивать достаточную скорость движения поезда (из соображений безопасности), и приходится тратить лишнее время на составление и пересоставление поездов.

С целью получить необходимую экономию для дальновозного транспорта необходимо использовать все возможные усовершенствования. Проведение усовершенствований в вагонном хозяйстве будет начато в этом пятилетии.

Итак, для увеличения мощности транспортной машины и для сокращения стоимости перевозок необходимо: уменьшение под'емов на дороге, усиление мощности локомотива, сокращение потребного топлива на его работу, сокращение расходов на рабочую силу на поездах, увеличение под'емной силы вагонов, увеличение веса поездов.

Но существуют и еще возможные источники экономии. В самом деле, увеличение количества перевозок может быть произведено за счет увеличения скорости движения поездов. Чем больше скорость поездов, тем больше поездов в сутки можно пропустить через железную дорогу. Но увеличение скорости требует большего расхода топлива.

Мы видели, что электровоз требует расхода топлива в 2-3 раза меньше, чем паровоз. Поэтому, опять-таки введение больших скоростей выгоднее на электрической дороге, чем на паровой. Благодаря увеличению скорости сокращаются при всех способах тяги расходы на рабочий поездной состав. Кроме того, уменьшается общая потребность на до-

роге в подвижном составе, и получается экономия на расходах по заказу подвижного состава.

Увеличение скоростей обязательно требует введения автоматического торможения и хороших тяговых устройств, т. е. нового подвижного состава. Но вместе с тем, для увеличения скорости обращения подвижного состава необходимо сократить бесполезные простои на станциях, промежуточных и конечных. Самый лучший результат получается при перевозке грузов маршрутными поездами, которые следуют от места погрузки до места выгрузки, не меняя своего состава, останавливаясь только для набора воды, осмотра вагонов, смены паровозов и т. д.

Много мешают получению низкой себестоимости на дороге пассажирские поезда и местные т. н. «сборные» поезда. Пассажирские поезда имеют на обычной дороге большую скорость, чем товарные. Поэтому товарные приходится задерживать, а это, как мы видели, удорожает стоимость перевозок. Местные перевозки менее вредны, хотя они и требуют больших расходов на дороге по приемке грузов, по сортировке вагонов и пр. Но эти операции неизбежны, прежде чем можно будет из отдельных вагонов образовать маршрут.

Одним из самых главных источников экономии является все же непрерывность и равномерность транспортной работы. Для любого рабочего в промышленности теперь ясно,

что равномерное и непрерывное производство в течение суток и в течение всего года экономит очень много расходов. Таково же положение и на транспорте. Но здесь это имеет свои особенности. Если железная дорога будет перевозить каждый день в течение всего года одинаковое количество грузов, она будет требовать одного постоянного количества вагонов, паровозов, рабочих, кондукторов, машинистов. Если грузы будут перевозиться в разных количествах, то в одни месяцы будет очень много поездов, в другие мало и дороге придется иметь на запас лишний подвижной состав, лишний состав рабочих и служащих. Это сильно удорожит перевозки. Ясно, что на всех дорогах нельзя сделать движение грузов равномерным, но на дальновозных дорогах не только можно, но и обязательно. Такое положение, когда сибирский хлеб перевозится весь в течение трех-четырех месяцев, совершенно нетерпимо: надо устроить в Сибири крупные элеваторы, в них складывать часть хлеба, а затем равномерно перевозить его в течение года. Подсчеты показывают, что если сибирский хлеб будет поступать равномерно, то, не делая никаких дополнительных капитальных затрат на железной дороге, можно увеличить количество перевозок по сибирским дорогам в $2\frac{1}{2}$ раза. Это даст огромную экономию на расходах. Хлеб же все равно хранить где-то нужно целый год: в Сибири или в местах его потребления. Стало быть, затраты на элеваторы все равно необходимы.

Подведем итоги всему сказанному. Мы видим теперь недостатки в организации нашей теперешней транспортной машины. Во всех ее частях бьет в глаза внимательному наблюдателю огромное количество бесполезных потерь. Дороги имеют переvallистое «горбатое» полотно с крутыми под'емами и спусками, понижающими вес поезда. Паровоз — старая машина, неэкономно расходующая топливо. Вагоны — слишком тяжелы для перевозимого ими груза. И паровоз и вагоны, вместе взятые, отнимают рабочее время у большего числа рабочих и служащих, чем это необходимо. Поезда идут слишком медленно и долго без пользы простаивают на станциях, вызывая лишние расходы на топливо, рабочих и служащих, на заказы лишнего подвижного состава. Движение в течение года беспорядочно и неравномерно.

Конечно, устранить в ближайшее время все эти недостатки на всех наших дорогах невозможно (можно устранить только часть их); но на будущем Великом Сибирском железнодорожном пути — можно и должно. Для этого, как мы видим — ничего нового не надо изобретать. Нужно более экономно и разумно использовать существующее. Задача трудная, но возможная. Современная инженерная наука имеет у себя все необходимые средства: Великая Сибирская сверхмагистраль от Москвы до Тихого океана будет постепенно создана, и с ней необходимая дешевизна перевозки будет достигнута.

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД НАСТОЯЩЕГО ПЯТИЛЕТИЯ

Многие великие творения человечества подолгу созревали, прежде чем осуществиться в жизни. Подготовительный период «выращивания» необходимо пройти и дальновозному транспорту СССР.

Впервые мысль об организации сибирского дальновозного транспорта была высказана в плане ГОЭЛРО¹ в 1920 г. Для использования богатств Сибири там было предложено сосредоточить на одной технически к тому подготовленной железнодорожной линии весь массовый поток грузов из Сибири. План ГОЭЛРО следующим образом определяет значение этой меры:

«Четвертая железная сверхмагистраль должна решить вопрос экономики страны коренным образом. Направление этой линии идет от Москвы на Нижний Новгород по существующей линии, далее на Малмыж по левому берегу Волги, на Сарapulь, Свердловск, Тюмень, Омск; Ново-Николаевск, Кольчугино, на пересечение Томи, на Ачинск-Минусинскую ж. д. и на Енисей....». «Вся эта линия, протяжением около 3.500 км, пересекает районы, чрезвычайно богатые природными ресурсами, сближение которых при помощи электрической сверхмаги-

¹) План электрификации, сокращенно — план ГОЭЛРО, был разработан Особой Комиссией, под руководством Г. М. Кржижановского; план был доложен IX Съезду Советов РСФСР и им одобрен.

страли создает совершенно новые условия для будущей структуры хозяйства не только России, но и в мировом товарообмене.

Действительно, соединяя Москву и ее текстильный район с Волгой, с лесами Унжи, Ветлуги, Вятки и Камы, с богатствами Урала, с лучшими землями по производству хлеба в Сибири, с сибирской тайгой, с Кузнецким каменноугольным бассейном, в 10 раз превышающим по своим запасам Донецкий бассейн, связывая сверхмагистраль с такими реками как Иртыш, Обь, Енисей, с рудными богатствами Алтайского и Минусинского районов, с крупнейшими скотоводческими центрами Сибири, — мы создаем новые базы для экономической жизни республики, оценить которые в настоящий момент даже сколько-нибудь точно невозможно, настолько велик тот результат, который получится после проведения в жизнь предложенной меры» (План ГОЭЛРО).

После 9 лет кропотливой работы по изучению хозяйства Союза и в частности Урала, Сибири, Казахстана, после внимательнейшего изучения вопросов техники сибирского транспорта, которое проделали НКПС, Госплан, Уральская область и Сибирский край, — мы сейчас почти ничего не можем прибавить нового к этой блестящей характеристике проекта ГОЭЛРО.

Много критиков пытались опрокинуть и опорочить это предложение. Напрасный труд, потерянное время! Положения ГОЭЛРО остались незыблемы.

Больше того, сама жизнь подхлестывает нас с разных концов и торопит со скорейшим осуществлением этого проекта. Да иначе и быть не может. Задачи индустриализации неминуемо к этому ведут. Уже сейчас чувствуется запоздание. Волны растущего грузооборота из Сибири захлестывают транспорт. Существующий сибирский транспорт начинает задыхаться. К концу пятилетия количество перевозок предвидится в 10 раз больше довоенного!

Поэтому, прав был V Съезд Советов СССР, принявший в пятилетнем плане приступ к работам первой очереди по сибирской сверхмагистрالي, с ассигнованием на работы 220 млн. руб. Намечается следующее направление сверхмагистрالي: от Москвы на Нижний Новгород — по существующей жел. дороге; далее — новая линия вдоль левого берега Волги примерно до ст. Шемордан Казанбургской жел. дороги, после этого снова по существующей линии Казанбургской ж. д. на Свердловск; затем — по вновь строящейся линии на ст. Синарскую и ст. Курган; и наконец, по существующей Омской жел. дороге до Новосибирска. От Новосибирска намечено специальное соединение с Кузбассом. В конечном счете, в результате работ мы будем иметь сплошную, очень пологую двухпутную железную дорогу (с под'емами для груженых поездов не более четырех метров на километр), допускающую перевозку грузов поездами большого веса. Даже при

паровозе существующего типа Э полезная нагрузка поездов может быть доведена до 1.389 тонн против средней в СССР в 1927/28 г. в 419 т (в 3 $\frac{1}{3}$ раза больше) и против 700 т в САСШ и 318 т в Германии. Участок между Н. Новгородом и Москвой имеет подъемы в 6 метров на километр. Его смягчать не придется, так как наличие центральных станций в его районе позволит в случае необходимости прямо его электрифицировать.

Первоочередные работы и стоимость их следующие:

1. Новый выход из Кузбасса	54	млн. руб.
2. Переустройство ст. Новосибирск	2	» »
3. Смягчение уклонов на существующей линии Новосибирск—Курган	2,4	» »
4. Переустройство ст. Омск	1,0	» »
5. Сооружение новых дорог Свердловск—Ша- ринск—Курган	38,4	» »
6. Переустройство Свердловского узла	7	» »
7. Достройка ж. д. Свердловск—Шемордан	13	» »
8. Постройка II пути Свердловск—Шемордан	70	» »
9. Новая линия Шемордан—Н.-Новгород	51	» »
10. Нижегородский мост и узел	30	» »
11. Частичное усиление дороги Москва—Н.-Нов- город	5	» »
Всего	273,1	млн. руб.

В конечном счете к концу пятилетия сверхмагистраль будет подготовлена в следующем виде:

¹ Цифра увеличена вследствие включения в план работ 1929/30 года нового выхода из Кузбасса; первоначально эту дорогу предполагалось соорудить во 2 пятилетке, но увеличение заданий по добыче угля в Кузбассе потребовало ускорения ее постройки.

Общая длина от Новосибирска до Москвы будет составлять 3.163 километра. Товарное движение будет обслуживаться паровозами типа Э. Перевозка дальновозных грузов будет совершаться в маршрутных поездах с большегрузными вагонами. Для перевозок руды и каменного угля будут постепенно вводиться специальные вагоны с приспособлениями для автоматической разгрузки. Специальные вагоны будут постепенно вводиться и для хлеба. В начале второго пятилетия будут созданы элеваторы для большей равномерности перевозки хлеба. Главные элеваторы будут расположены примерно: в Новосибирске, Омске, Петропавловске, Свердловске, Сарапуле, Нижнем Новгороде. Подсобные — в сибирских пунктах наибольшей погрузки хлеба как на главной линии, так и на под'ездных путях.

Пассажирское движение сохраняется только на двухпутных участках, где оно не будет мешать: на участках Москва — Нижний и Омск — Новосибирск. Со всего остального протяжения оно будет снято и перенесено на параллельные линии (см. схему). Здесь будут оставлены только по 2 пары местных поездов.

Средний суточный пробег вагонов, считая в том числе и стоянки, благодаря всем этим мерам уже к концу пятилетия будет на Сибирской сверхмагистрале составлять не меньше 160 километров, т. е. примерно в два раза более против существующего среднего пробега вагонов по всей нашей сети ж. д.

в 1928 г. Значит, здесь мы будем в два раза экономнее использовать наши вагоны. В отношении паровозов использование улучшится примерно на 30 %.

Себестоимость перевозок с учетом социалистического накопления и с начислением в фонд для обновления изнашивающегося имущества дорог для грузов в среднем будет¹:

а) на участке Новосибирск — Урал — 0,68 (2/3) коп. за перевозку 1 тонны на 1 километр;

б) на участке Урал — Москва — 0,9 коп.

При отказе от накопления прибылей себестоимость будет:

а) на первом участке — 0,55 коп.,

б) на втором участке — 0,64 коп.

Прямые расходы перевозок 1 тонны на 1 километр для угля и руды между Кузбассом и Магнитной Горой на Урале при большегрузных вагонах без учета всех дополнительных начислений (т. н. расходы, «зависящие от движения») будут составлять²:

а) для угля без загрузки обратного порожняка с Урала железной рудой — 0,35 к.,

б) для угля и руды (в среднем) при загрузке руды на половину от веса угля (55 %) — 0,29 к.,

¹ По предварительным подсчетам работников Госплана СССР.

² Применительно к подсчетам проф. Михальцева и инженера Морщихина, произведенным при проектировании Магнитогорского завода.

в) то же при загрузке рудой до полного веса угля (на 100 %) — 0,25 к.

Какие же цены на перевозку разных сибирских грузов можно будет при этом назначить без убытка для железных дорог?

Железные дороги принадлежат в нашем Союзе тому же владельцу, что и леса, рудники, заводы — государству. Мы можем брать прибыли в той отрасли нашего хозяйства, где это удобнее и выгоднее. Можем, например, отказаться от части прибыли на железной дороге, перевезти лес по более дешевой цене и взять больше прибыли, скажем, по Наркомзему, облагая лес попенной платой. Подсчеты показывают, что в большинстве случаев так и надо делать. Недобор, который мы будем иметь при этом на железной дороге, с лихвой возвратится в государственную кассу в виде попенной платы. А кроме того, в народном хозяйстве появится лес из тех удаленных мест, где его без этого нельзя было эксплуатировать из-за дороговизны перевозок. Так дело обстоит и с рудой, и с хлебородными землями обществленного хозяйства.

Определение наиболее выгодных цен на перевозку разных товаров — дело сложное. По предположениям т. Розанова, при тех себестоимостях перевозок, какие были ранее указаны, возможно дать такие цены на перевозку сибирских грузов.

Уголь и руда. Перевозка кузнецкого угля на Урал и в Поволжье из Кузбасса может в начале

2 пятилетия производиться по цене около $\frac{1}{3}$ коп. за провоз 1 тонны на 1 километр. Это вполне оправдывает все расходы железной дороги на перевозку этого груза, непосредственно связанные с перевозкой. Руда с Урала в Кузбасс может перевозиться по тем же ценам.

Л е с. Перевозка лесных грузов из Зауралья, из Туринского и Тавдинского районов, может производиться по цене 0,57 коп. за тонну и километр. Главные леса Сибири, расположенные по реке Енисею и в районе оз. Байкала, останутся без значительного снижения цен на перевозки, так как участок Сибирской ж. д. от Новосибирска на восток только при помощи дополнительных работ 2 пятилетия может дать достаточно низкие стоимости перевозок.

Х л е б. По хлебу возможно значительное понижение цен на перевозки с таким расчетом, чтобы возможно было на всех хлебородных землях Западной Сибири и Казакстана обеспечить выгодное развитие с. х., в особенности для обобщественного сектора с.-х. и вместе с тем обеспечить возмещение расходов на железных дорогах.

— Прочие, в том числе более ценные грузы — могут иметь цены на перевозки не выше тех, какие платятся сейчас на всех железных дорогах Союза.

Вопрос о тарифах на Сибирской сверхмагистрали еще не решен окончательно, в связи с не-

разрешенностью общего вопроса о нашей тарифной системе. Можно твердо утверждать лишь, что себестоимость перевозок будет в 2—2½ раза ниже, чем себестоимость на обычной железной дороге.

В связи с чем, уже в конце этого пятилетия Сибирская сверхмагистраль явится мощным орудием для развития производительных сил Востока и обеспечит более быстрый темп социалистического накопления.

Некоторые пристрастные критики проекта Сибирской сверхмагистралли указывают, что здесь производится какой-то «фокус». Тарифы за перевозку одной части грузов остаются прежние, другие понижаются, а в результате в народном хозяйстве получаются огромные прибыли неизвестно откуда.

Другие критики указывают, что неправильно производится расценка перевозок: для одних товаров дается скидка, для других нет. Нужно-де считать со всех товаров одинаковую плату, иначе льгота на перевозку Кузнецкого угля и сибирского хлеба поведет к развитию Урала и Сибири по несвойственным им путям. Пускай Урал остается «пока» маленьким Уралом с маленькими древесноугольными заводиками, а сибиряки пусть свой прекрасный хлеб скармливают скоту, делают масло и копченые свиные спинки.

Ответим прежде всего относительно «фокуса». Читателю, который внимательно прочел II главу о

технических средствах организации дешевого транспорта, ясно, в чем здесь дело. Дело — в переходе на массовые перевозки по Сибирской железной дороге. Омская дорога проходит по гладкой, как стол, западно-сибирской степи. Подъемы (с самой постройки) на ней были незначительные. Однако, до войны эта дорога была убыточной. Почему? Потому, что грузов на ней было мало. Единственный груз, который мог бы идти в больших количествах — хлеб — тогда было не выгодно отправлять, так как в интересах помещиков-землевладельцев в европейских районах нарочно держали высокие тарифы на перевозки сибирского хлеба. Между тем, к концу пятилетия, по пятилетнему плану, из Сибири за Урал грузооборот должен очень сильно возрасти, именно благодаря снижению тарифов на перевозки из-за Урала и благодаря индустриализации Сибири, Урала и Казакстана.

В 1913 году из-за Урала на запад было перевезено: хлеба — 525 тыс. тонн, каменного угля 113 тыс. *т*, прочих грузов 223 тыс. *т*. В 1928/29 г. перевезено примерно: хлеба — 2.420 тыс. *т* (в 4½ раза больше), угля — 1.550 тыс. *т* (в 13½ раз больше), прочих грузов — 880 тыс. *т* (в 4 раза больше). Всего в 1928/29 г. перевезено примерно в 5½ раз больше, чем перевозилось до войны. По расчетам пятилетнего плана, в 1932/33 г. из Сибири и Зауралья будет вывезено по Сибирской сверхмагистральной: хлеба не менее 3.000 тыс. *т* (в 6 раз больше 1913 г.),

каменного угля не менее 3.500 тыс. *m* (в 31 раз больше 1913 г.), прочих грузов 1.000 тыс. *m* (в 4½ раза больше 1913 г.). Весь вывоз будет, примерно, в 8½, а быть может и в 10 раз больше, чем до войны. Вот это-то огромное увеличение перевозок по одной и той же железной дороге и дает огромную экономию на расходах. Здесь не «фокус», а самое существо всего замысла сверхмагистрали, позволяющей получить экономию на провозе именно благодаря сосредоточению на одной дороге всей массы грузов, следующих из Сибири.

В довоенное время «министерством путей сообщения» предлагалось создать две дороги для вывоза сибирских грузов в дополнение к существующей линии. Это так называемая Южно-Сибирская, через середину Казакстана, и Северо-Сибирская — через заболоченные лесистые пространства на Тобольск и Томск. Проведение этих дорог должно стоить огромных денег — около 747 миллионов рублей.

Госплан эти дороги считает пока несвоевременными. Эти дороги распылят сибирские грузы по трем направлениям. Из-за этого стоимость перевозок не уменьшится как сейчас, а увеличится. Развитие сибирского и казакстанского хозяйства не ускорится, а замедлится. Поэтому, те, кто до сих пор продолжает спорить против Сибирской сверхмагистрали и защищать вместо этого постройку Южно-Сибирской и Северо-Сибирской дорог, не замечают прямого ущерба, который нанесли бы эти

сооружения народному хозяйству, требуя больше первоначальных затрат и давая отрицательные результаты по стоимости перевозок.

Теперь обратимся к другим критикам — толкующим об искривлениях путей развития хозяйства Урала и Сибири. Перед нами стоят задачи индустриализации всего Союза, в том числе и Востока. Для этого прежде всего нужны новые железные дороги, тракторы, с.-х. машины, машины для заводов, строительство зданий и прочее. Для всего этого нужно прежде всего дешевое железо. Если для индустриализации восточных районов мы будем везти металл в виде ли машин, или в виде рельс и балок, с заводов Украины или даже с заводов Подмосковского района, то мы должны будем переплачивать на транспорте. Древесноугольный металл на Урале — металл слишком дорогой, а кроме того, его просто нехватит для индустриализации Востока. Таким образом, если в самих восточных районах мы не получим коксового металла, — индустриализация востока будет стоять нам слишком дорого. Дешевый коксовый металл на Урале можно получить, если стоимость перевозки на Урал прекрасного кузнечного угля из Сибири будет стоять дешево.

В проекте Сибирской сверхмагистральной предлагается реализовать все выгоды, от сверхмагистральной в первую очередь именно при перевозках топлива на Урал. Кто может видеть в этом недостаток проекта?

Тот, кто не понимает задач индустриализации Востока и не видит, что Урал это — основная наша база и форпост сегодняшнего дня на путях к Востоку. Далее, кто может упрекать проект за выдвигание на первый план сибирского хлеба? Тот, кто не понимает, что сложное сельское хозяйство, требующее большого количества рабочих рук, невыгодно создавать в Сибири. Нам выгоднее его насаждать в первую очередь в европейских переуплотненных районах, где нужно изобретать дополнительные работы для избыточного малоземельного сельского населения, а в Сибири производить зерно в возможно большем количестве, сосредоточивая его производство на мощных пшеничных «фабриках», в совхозах и колхозах.

Все эти возражения «уравнителей» для разных классов товаров — пустопорожни. В них забыты подлинные классовые задачи строительства рабочего государства. В подготовительный период для сверхмагистрали учет указанных обстоятельств для основных грузов обобщественного сектора народного хозяйства вполне законен и необходим. В дальнейшем, когда процесс социальной борьбы будет в основном закончен, создадутся все условия для полного перехода для всех грузов на расчеты по трудовым издержкам транспорта и хозяйства районов. Надо полагать, что к тому времени район Сибирской сверхмагистрали развернется в широкую индустриализированную культурную полосу,

с целью электрических районных станций вдоль всего протяжения; вероятно, мы сумеем к тому времени заменить паровозный маршрут электрическим поездом с новым удешевлением стоимости перевозок.

ВЛИЯНИЕ СИБИРСКОЙ СВЕРХМАГИСТРАЛИ НА ХОЗЯЙСТВО ПРИЛЕГАЮЩИХ РАЙОНОВ

Когда капиталисты разных стран вступают между собою в борьбу за влияние на управление какой-либо важной железнодорожной линией, или в борьбу за железнодорожные концессии в колониальной стране, то каждый политически грамотный рабочий представляет себе, в чем здесь дело. Транспорт — это одно из самых могущественных средств воздействия на хозяйственное и политическое развитие любой страны. Но о политическом значении транспорта часто забывают, когда дело идет о нашем собственном транспорте. Обсуждаются больше технико-экономические вопросы транспорта.

Этого недостаточно, когда дело идет не о постройке какой-нибудь одной железнодорожной линии, а о большом плане железнодорожного строительства.

По отношению к Сибири существует, как уже было сказано, два плана железнодорожного строительства. Первый план составлен до революции б. министерством путей сообщения; он преду-

смаатривает создание для Сибири трех параллельных железных дорог. Второй план 1921 г. — план ГОЭЛРО — сибирская сверхмагистраль. Ошибается тот, кто думает, что разница между этими планами только в их экономическом значении. Нельзя забывать и о политической стороне дела. Разницу хозяйственно-политического значения двух планов удобнее всего показать, заглянув в историю развития сибирского хозяйства. Несмотря на то, что в 1896 г. было закончено сооружение железной дороги от Челябинска до Новониколаевска (ныне Новосибирск) и дальше на восток, Западно-Сибирское сельское хозяйство развивалось весьма медленно. Главная причина этого уже была указана: это — установление высоких тарифов на перевозку хлеба. Сибирский крестьянин нашел выход в том, что стал скармливать хлеб скоту и развил маслоделие. Но при наличии только одной железной дороги обычного типа и без ветвей район развитого сельского хозяйства все же оставался ограниченным.

На всем остальном огромном пространстве западно-сибирских степей сельское хозяйство развивалось слабо, несмотря на прекрасные природные условия. Крестьянин сеял хлеб лишь «для себя» и пополнял свой денежный бюджет за счет промыслов: пушнина, рыба, горные промыслы и т. д. Подобное же положение было и в сибирской промышленности. Несмотря на необычайное изобилие промышленного сырья и энергии, все сибирские рай-

оны находились до революции в жалком положении. Запасы каменных углей были обследованы ровно настолько, насколько это было необходимо для обслуживания топливом сибирской жел. дор. Металлическое рудное сырье было почти не обследовано.

Мало того, существовавшие в давние времена заводы — железоделательные, медные, свинцовые — один за другим прекращали свое существование из-за устарелости оборудования, недостатка капиталов для перестройки и отсутствия общих условий для своего развития. Широко расцвела только золотопромышленность Алтая, Минусинского края, Енисейской тайги, Олекминско-Витимской тайги (Бодайбо), Баргузинской тайги, Забайкалья, Д. Востока. Здесь работал крупный промышленный капитал. Известная английская фирма «Лена-Голдфилдс» организовала в Бодайбинском районе огромное предприятие, включавшее в себе не только золотые прииски, но и сложный торговый аппарат для снабжения, значительное пароходство на р. Лене, приисковую железную дорогу, лесные заготовки, гидростанции и пр. Но обрабатывающая промышленность в Сибири имела ничтожные размеры.

Общая слабость промышленности, конечно, зависела и от слабой населенности страны. Но, с другой стороны, здесь была сознательная политика, проводившаяся под влиянием промышленного ка-

питала, работавшего в старых европейских районах. Классовые интересы этих кругов были противоположны помещичьим интересам. Помещикам не нравилось развитие сельского хозяйства в Сибири. Промышленникам, наоборот, необходимо было развитие там сельского хозяйства, добыча промышленного сырья, но они были против всестороннего самостоятельного развития сибирской промышленности.

Им был нужен рынок для сбыта промышленных товаров, т. е. была нужна колония. Следовательно, требовалось, чтобы сибирский крестьянин мог покупать товары. Для этого он должен был иметь возможность продавать свой хлеб. Борьба окончилась победой промышленных кругов. Перед войной были отменены высокие ж.-д. тарифы на хлеба. Началось широкое новое жел. дор. строительство. За пятилетие с 1912 по 1917 т. включительно на новые железные дороги в границах всей Сибири было отпущено из средств государства 519 млн. руб., а кроме того были начаты постройкой ряд частных жел. дорог: Алтайская, Кулундинская, Кузнецкая, Ачинск-Минусинская, Южно-Сибирская — с общей стоимостью в 370 млн. руб. Фактически было построено за это пятилетие 4.300 км; из них 2.193 в западной Сибири (явно с хозяйственными целями) и 2.107 — Амурская ж. д. (с военно-административными целями). Далее, царским правительством был разработан свой «генеральный

план» постройки новых дорог в Сибири, при чем в пятилетие 1912—1917 г.г. намечалось построить 6.250 км, из которых 2.560 км — для «разгрузки существующей сибирской магистрали». Характерной особенностью этого плана было направление жел. дорог, вывозящих сибирские грузы. Это направление допускало вывоз этих грузов, минуя рынки европейских районов. Дороги вели к портам, на Черное море, к Ленинграду, на Мурманск, а дальше на заграничные рынки. Такие же цели преследовали и начатые срочные мероприятия по развитию Северо-Морского пути (исследования устья р. Оби, постройка Устьенисейского порта и проч.). Все это было необходимо во имя устранения противодействия помещичьих кругов и во благо «культурного» «европейского» капиталистического подхода к Сибири, как к сырьевой колонии. План б. министерства путей сообщения как в зеркале отразил эту многосложную политическую внутреннюю борьбу в царской России.

Нужно ли раз'яснить, что советский подход к Сибири ничего общего не имеет с капиталистическим и помещичьим подходом?

Для нас Сибирь — равноправная часть Союза, развивающая свое хозяйство всесторонне на равных основаниях с европейскими районами. Нет ни колоний, ни метрополий. Если природа создала якобы препятствия для полного слияния хозяйства Сибири с европейскими районами в виде огромной

протяженности территории, то та же природа создала равнинность этих громадных пространств от Москвы до Новосибирска на 3.000 километров в длину. На пути приходится преодолеть только Урал, сравнительно невысокую горную гряду. В районе Свердловска Уральские горы настолько невысоки (севернее и южнее они выше), что вполне позволяют (это доказано ж.-д. изысканиями) пересечение его сверхмагистралью с уклонами не более 4 метров на километр в грузовом направлении. Проведение первой очереди Сибирской сверхмагистрали вместе с созданием Турксиба и соединением Урала со Средней Азией означает с точки зрения хозяйственной политики возможность полного сращивания в один общий хозяйственный «котел» всего пространства Союза от европейских районов на западе до бассейна р. Енисея на востоке и до границ Афганистана и Персии на юге.

Тот, кто этого не понимает — ничего не понимает в Сибирской сверхмагистрали и во всем новом плане жел. дор. строительства на Востоке. Тот, кто защищает вместо этого плана, старый план 1916 г., сам того не подозревая, защищает хозяйственную политику, связанную с этим планом.

Неправильно было бы из всего сказанного делать заключение, что нужно забраковать все же-

лезные дороги, намеченные планом 1916 г., а вместо этого все дороги строить по новому. Многими из отдельных линий, намеченных этим планом, можно с успехом воспользоваться и сейчас. Речь идет о решающих частях этого плана, а не о подсобных.

Точно так же неправильно было бы считать, что мы ничего не будем возить из Сибири за границу, и что нам совсем не надо кратчайших выходов в роде Северо-Морского пути и отдельных жел. дор. Опять таки речь идет о том, что поставить во главу угла: развитие, заграничных связей хозяйства Сибири или советских.

В предыдущей главе не было отчетливо пояснено, на каких же основах следует считать стоимости перевозок после завершения процесса обобществления в деревне. Что значит переход на «расчеты по трудовым издержкам»?

В странах колониальных капиталисты всякими способами, в том числе и при помощи железнодорожных тарифов, создают такое положение, что население колониальной страны получает за свой труд меньше, чем само отдает. Иначе говоря, количество труда, затраченное на изготовление привозных товаров вместе с затратой на транспорт меньше, чем количество труда, затраченное колонией на товары ее изготовления, также считая и перевозку.

Мы отказались от колониальной политики (у нас нет ни колоний, ни метрополий). Мы должны

наладить обмен между районами на началах полного равноправия. Районы между собой должны рассчитываться по трудовым издержкам, затраченным каждым из районов на изготовление и доставку товаров.

При этих условиях очевидно исчезнут все те особые преимущества, какие сейчас у нас еще имеют районы обрабатывающей промышленности против районов сырьевых. Размещение обрабатывающей промышленности будет совершаться на других основаниях, чем сейчас. (Вспомним, что сейчас у нас все районы хотят иметь текстильные производства, так как они дают высокие прибыли).

Однако, и при этих условиях очевидно перевозка разных товаров будет совершаться по разным расценкам. Расценка на перевозку массовых грузов маршрутами по сверхмагистрالي будет более низкая (она требует меньше труда), расценка на отдельные отправки по обычным дорогам будет более высокая.

Далее, могут быть временные льготы для районов новых, лишь начинающих развитие своего хозяйства и еще не успевших развернуть производство до крупных масштабов, обеспечивающих низкие трудовые издержки. Могут быть такие же временные отступления и для самого транспорта, например, когда сверхмагистраль или обычная ж. д. не успели еще перейти к переработке того грузооборота, на который они рассчитывались.

Попытаемся теперь выяснить влияние нашего жел. дор. плана на хозяйство отдельных районов.

Уже к концу настоящего пятилетия, когда будет готов сплошной, пологий путь из Сибири до Москвы и введено маршрутное движение поездов, возможно введение пониженных цен на перевозку сибирских и уральских грузов. Этим самым будет создан мощный толчок к быстрому развитию хозяйства всех прилегающих районов.

Прежде всего, в соответствии с наибольшими в Союзе запасами железных руд (до 1.400 млн. тонн), Урал превратится в мощнейший центр производства чугуна с последующей переработкой его в машины, рельсы, мосты для железных дорог и т. д. Удобное географическое положение и нужды обороны побуждают требовать от Урала такого количества чугуна, какое он только способен дать. Топливом здесь будут служить частью собственные кизеловские угли, частью древесное топливо, частью — кузнецкий каменный уголь, доставленный по сверхмагистрали из Кузбасса.

На этих важных вопросах необходимо остановиться подробнее и попутно осветить некоторые поучительные события из прошлой истории Урала. Лет двести тому назад Урал был главным центром производства железа не только в России, но и во всем мире. В дальнейшем он был оттеснен на задний план Донецким бассейном. Причинами этого были: изобретение коксовой плавки чугуна и появ-

ление железных дорог. На юге Украины были найдены не только коксующийся уголь, но и прекрасные жел. руды в Кривом Роге, на расстоянии 450 километров друг от друга. Соединение их железной дорогой между собой и с остальными частями России позволило организовать здесь крупную промышленность. Уральская древесноугольная промышленность стала хиреть. Только с 1924 г. на Урале появился кузнецкий кокс, который мы начали доставлять из Кузбасса с некоторым недобором по бюджету железных дорог с тем, чтобы скорее наладить работу уральских заводов, страдавших из-за недостатка древесного угля.

Но на старых Уральских заводах не было возможности развернуть это дело достаточно широко. В 1913 г. выплавка чугуна на Урале составляла 901 тыс. тонн (исключительно на древесном угле). В 1927/28 г. выплавка составляла 687 тыс. тонн (из них 160 на кузнецком коксе). В то же время на Украине выплавка в 1913 г. составляла 3.100 тыс. т, а в 1927/28 г. — 2.361 тыс. т. Таким образом, доля Урала составляла меньше $\frac{1}{3}$ украинской выплавки. По пятилетнему плану выплавка на Урале предполагается в 1932/33 г. в размере 2.180 тыс. т (в том числе на коксе 1.200—1.300 тыс. т), а на Украине вместе с Крымом — 6.535 тыс. т. К концу пятилетнего плана древесноугольный чугун, более дорогой и ценный, будет употребляться только для более ценных изделий. Современное использование

его для дешевых изделий будет прекращено, как нехозяйственное. Таким образом, по рядовому, дешевому чугуну доля Урала будет составлять только 19% (около $\frac{1}{5}$) от Украины. Между тем, из 10 млн. тонн металла, которые были намечены пятилетним планом для выплавки в 1932/33 г., по крайней мере $3\frac{1}{2}$ —4 млн. тонн будет израсходовано в районах, прилегающих к Уралу с запада, востока и юга. Следовательно, с Украины и из центра на восток будет доставлено только в одном последнем году пятилетки от $1\frac{1}{2}$ до 2 млн. тонн, учитывая, что часть недостачи будет пополнена сибирскими заводами. Конечно, это удорожит металл, так как придется оплатить провоз его по железным дорогам. Конечно, это невыгодно для индустриализации восточных районов. Несомненно, это невыгодно и с точки зрения обороны СССР, для которой очень важно иметь мощное производство металла именно на Урале и в Сибири, в глубине страны, а не близко к западной границе, опасной в смысле воздушных нападений врага. Поэтому со всех точек зрения необходимо как можно скорее поднять производство железа на новых заводах Урала и Сибири до 35—45% от всей добычи в Союзе.

Значит, если в следующей пятилетке мы будем стремиться как можно скорее получить (допустим) 40 млн. тонн чугуна во всем Союзе, то на востоке надо требовать производства до 14—18 млн. тонн.

Посмотрим, какими способами можно получить это количество металла. Общие запасы железных руд на Урале ныне оцениваются до 1.400 млн. тонн. Запасы Кузнецко-Минусинского района в Сибири — в 60 млн. тонн¹. Вероятно наличие крупных месторождений в центральном Казахстане; но они еще плохо разведаны. Все восточно-сибирские руды еще также плохо известны. Бесспорно первенство Урала. Для производства дешевого металла нужен коксующийся каменный уголь. Предпринятые в последнее время разведки сильно повысили запасы Кизеловских углей. В силу этого Урал в Пермско-Камском районе ныне вполне обеспечен собственным углем для железных дорог, для электрификации и для сжигания в топках паровых котлов. Ныне доказана возможность получения также металлургического кокса из кизеловских углей. Но для этого надо израсходовать много сырого угля; все же кокс получается не очень чистый (от вредных примесей серы), и металлургия Урала только частью может применять кизеловский кокс. Кроме того, весь восточный склон Урала, где и расположены главные запасы железа на Урале — Магнитная гора (275 млн. тонн), Алапаевские месторождения (до 550 млн. тонн), Татило-Кушвинские руды (204 млн. тонн), Бакальские (до 41 млн. тонн) —

¹ Рудные запасы Кузнецко-Минусинского района только начаты разведкой.

как раз имеет недостаточное обеспечение собственными угольными запасами. Поэтому без подвоза углей со стороны нельзя достаточно широко развернуть металлургию Урала. Основным, надежным источником питания металлургии Урала является Кузбасс с его исключительно хорошими коксующимися углями. В этом и лежит существо Урало-Кузнецкого проекта, предлагающего развернуть металлургию Востока на железных рудах Урала и на углях Кузбасса, с доставкой угля или руды на расстояние около 2.000 км при помощи дешевого дальновозного транспорта по сибирской сверхмагистрالي.

Как уже было сказано, развитие металлургии Урала на Кузнецком топливе с успехом началось с 1924 г., когда начали возить на Урал не только Кузнецкий кокс, но и сырой доменный уголь. Дело в том, что в Кузнецком бассейне, кроме коксующихся углей, есть т. н. «доменные» угли, пригодные для выплавки чугуна без предварительного коксования, в сыром виде. В 1924/25 г. на Урале работало после опытных плавов 3 домы. В 1927/28 г. работа уральских домен на Кузнецком топливе достигла уже 25 % от всей выплавки на Урале.

В конце 1928 и 1929 г. Гипромез сделал проекты двух новых заводов на уральской руде и на Кузнецком топливе: Магнитогорского и Тельбесского заводов. Магнитогорский завод должен быть распо-

ложен в районе г. Магнитной, Тельбесский завод — вблизи г. Кузнецка в Кузбассе. Маршрутные поезда должны нагружаться углем в Кузбассе, приводить его на Магнитную, а затем порожняк должен нагружаться магнитогорской рудой и вести ее в Кузбасс. Расчеты показали, что при этих условиях вполне обеспечена выгодность работы как заводов, так и железной дороги. Оба завода сейчас уже строятся и будут работать в конце этого пятилетия. Стоимость чугуна на них будет дешевле чугуна на новых заводах Украины. Этот путь постройки заводов парами должен быть использован в строительстве следующих заводов — в первую очередь на Алапаевских месторождениях.

При постройке заводов на Тагило-Кушвинских месторождениях, повидимому, надо предусмотреть двойное питание его топливом, из Кизела и из Кузбасса. Обратным порожняком в Кузбасс должен подаваться железный колчедан. Он будет использован в Кузбассе для двух целей. С одной стороны, для получения серной кислоты, которой в Кузбассе нехватает, а с другой — для получения того же чугуна, так как остатки от переработки колчедана на серную кислоту являются железной рудой. Как будет именно произведено окончательное распределение выплавки металла между Уралом и Кузбассом (скажем, на Урале $\frac{2}{3}$, а $\frac{1}{3}$ в Кузбассе), говорить сейчас еще рано; но основа строительства должна быть именно такова. Конечно,

вслед за металлургией и на Урале и в Кузбассе будет создана мощнейшая машиностроительная промышленность и химическая промышленность. Совершенно ясно, что этот замысел может быть осуществлен только при сверхмагистрализации железных дорог.

Перейдем теперь к Кузбассу. Кузнецкий каменноугольный бассейн — мощнейший источник металлургических и химических углей в Союзе. Общие запасы Кузнецкого бассейна ныне оцениваются в 400 миллиардов тонн, а некоторыми исследователями в 600 млрд. тонн, в том числе около 100 млрд. тонн химических углей с большим количеством летучих веществ, пригодных для получения нефтеобразного жидкого топлива. Все запасы в европейских районах СССР составляют только 77 млрд. тонн, в том числе Донбасс — 68 млрд. тонн. Общие запасы во всем Союзе составляют 544—744 млрд. т. Таким образом главная масса всех запасов в Союзе сосредоточена в Кузбассе (около $\frac{3}{4}$). Что касается использования этих богатств, то здесь дело обстоит так же, как и с Уральскими рудами; т. е. и здесь мы видим несоответствие используемых количеств с имеющимися богатствами. Добыча углей в Кузбассе в 1913 г. составляла 744 тыс. тонн, а в Донбассе 25.729 тыс. тонн. В 1927/28 г. в Кузбассе она была 2.635, а в Донбассе—27.260 тыс. т. Даже по пятилетнему плану рост Кузбасса недостаточен: его добыча намечена 8.500 тыс. т, а для Донбасса—

52.500 тыс. *т.* Совсем другое положение будет при развертывании железнорудной промышленности в указанных выше размерах. Для обслуживания уральской и сибирской промышленности и обслуживания сибирских дорог Кузбасс должен развернуться уже до масштабов Донбасса 1932/33 г. Кроме того, на Кузбасс падают и другие дополнительные задачи: дать жидкое нефтяное топливо, дать удобрения для сельского хозяйства и дать твердое топливо и химические угли для Нижегородско-Ветлужского края. Общий рост Кузбасса в следующем пятилетии должен быть очень большим, если своевременно будет подготовлен дальновозный транспорт.

Итак, на Урале и в Кузбассе будут созданы два крупнейших индустриальных центра. В предыдущем мы останавливались только на железе и каменном угле; но этим, конечно, не ограничиваются задачи промышленного строительства в этих двух районах. Урал имеет не только железные руды. Он счастливо сочетает у себя наличие самого разнообразного ископаемого сырья. Кузбасс также окружен сгустком разнообразных полезных ископаемых в горах Алтая и Западных Саян. На основе железа и каменного угля в этих двух районах разовьется разносторонняя промышленность для работы на широкие рынки. Таким образом, Урало-Кузнецкий проект самым широким образом использует все преимущества дальновозного транспорта.

Переходим к сельскому хозяйству Зауралья, Северного Казакстана и Сибкрая. Опираясь на сибирский дальновозный транспорт и на промышленные центры Урала и Кузбасса, пятилетний план наметил мероприятия по перестройке сельского хозяйства всей промежуточной полосы западно-сибирских степей — между Уралом и Алтаем. Эти районы включают в себя наилучшие сельскохозяйственные земли всей Советской Азии. В настоящее время здесь сосредоточено около 10 млн. га под посевами хлебов. Несомненно, здесь имеется еще очень большое количество неиспользованных земель, и количество посевов в короткое время может быть утроено, учетверено. Особое значение здесь имеет производство пшеницы, в частности, ценных твердых ее сортов; этому благоприятствуют климатические условия.

Для действительного использования всех этих возможностей нужно скорейшее удешевление транспорта, в особенности из удаленных от ж. д. районов, а затем техническая и социальная перестройка сельского хозяйства.

Одной сверхмагистрализации Сибирского главного пути еще мало. Предстоит разработать широкий план сооружения сети с.-х. под'ездных путей — железнодорожных, автомобильных, водных — в дополнение к существующим под'ездным железным дорогам: Минусинской, Кузнецкой, Алтайской, Славгородской, Акмолинской. Для регулирования

перевозок хлеба по Сибирской сверхмагистрале будут созданы крупнейшие элеваторы в Новосибирске, Омске, Петропавловске, а также ряд подсобных элеваторов. В то же время происходит строительство крупнейших совхозов и коллективизация крестьянских хозяйств. Появление новой тяговой силы, трактора, ведет к быстрому росту посевных площадей в обобществленном хозяйстве за счет распашки новых неиспользованных земель. Это происходит настолько бурно, что нет возможности достаточно правильно отразить цифрами этот процесс. Все цифры отстают от действительности. Повидимому, скоро мы будем иметь целые коллективизированные районы и группы районов. На очередь дня уже становится другой вопрос: о переходе от организации этих «хлебных фабрик» к организации коллективной промышленности по переработке с.-х. продуктов. Не за горами то время, когда пищевая промышленность Западной Сибири займет по своей ценности выдающееся место в Союзе. Вопрос о мукомолье имеет некоторые спорные моменты. За перемол сибирского хлеба борются как сибирские районы, так и районы, потребляющие сибирский хлеб. Повидимому, решение будет такое. Та часть хлеба, которая будет выжидать в сибирских элеваторах своей очереди отправки по железной дороге, а также весь хлеб для внутреннего потребления, должны перемалываться на месте. Остальная часть будет перемалываться в потребляющих районах.

Переработка скота будет производиться на крупных фабричных предприятиях, расположенных в местах сосредоточения погрузки и перегрузки скота, — в частности, в Новосибирске, Семипалатинске, Омске, Акмолинске, Петропавловске. Это облегчит оборудование холодильниками и использование побочных продуктов. Прочие виды вывозной продукции животноводства (масло, бекон, кожи и пр.) будут вырабатываться на средних и мелких предприятиях.

В результате всех этих мероприятий уже в это пятилетие хлебный поток на запад в потребляющие европейские районы будет составлять к 1932/33 г. 3.000—5.000 тыс. тонн хлеба вместо 525 тыс. тонн, вывозившихся в 1913 г. В течение второго пятилетия это количество должно будет, вероятно, удвоиться. Это позволит соответствующее количество хлеба Украины и Северного Кавказа, расположенных вблизи моря, направить на экспорт за границу, вместо того, чтобы завозить их в потребляющие районы Московской и Ивановской областей.

Недавно образованный Нижегородско-Ветлужский край ближайшим образом ощутит на себе благотворные последствия от проведения Сибирской сверхмагистральной. Линия железной дороги пройдет в южной его части, пересекая притоки р. Волги и подходя к Нижнему-Новгороду. При тарифе в 0,38 коп. за тонну-километр, кузнецкий уголь появится в Нижегородском крае в качестве обычного

и в качестве металлургического топлива в дополнение к ограниченным местным ресурсам топлива, требующим больших капитальных затрат при их использовании. Вся тяжелая промышленность, расположенная вокруг Н.-Новгорода, может также его использовать. Если коксовать Кузнецкий уголь в самом Нижегородском крае, то можно получить, кроме кокса, также удобрения, использовав при этом аммиак, полученный при коксовании, и фосфориты, имеющиеся в крае. Удобное расположение района на Волге позволит хорошо организовать сбыт этих удобрений в хлебородные районы Средней и Нижней Волги. Химические угли Кузбасса позволят еще более расширить эти производства, а кроме того получать на месте же жидкое нефтяное топливо для волжских пароходов, тракторов, автомобилей. Ныне в области имеется только один крупный промышленный центр—Н.-Новгород. В перспективе на основе Кузнецкого угля создадутся другие крупные центры — в местах пересечения сибирской сверхмагистралью крупных притоков Волги. Осуществление этих новых возможностей будет доступно во 2-м пятилетии после создания Сибирской сверхмагистрالي.

Сеть электростанций и электропередач от Москвы до Урала, которая появится в дальнейшем в результате электрификации сверхмагистрالي, создаст толчок необычайной силы для индустриального развития края.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подведем итоги.

Нет другой железной дороги в нашем Союзе, где грузооборот возрастал бы так быстро, как на Сибирском направлении. Десятикратное увеличение грузооборота к 1932/33 г. против довоенного уровня лучше всего свидетельствует о той новой полнокровной жизни, которой живет новая Сибирь, Казакстан, Урал. Не может быть ни малейших сомнений в том, что Великая Сибирская сверхмагистраль будет полностью использована для перевозки все новых и новых масс грузов в интересах всего Союза.

Осуществление этого грандиозного начинания пойдет осторожными, последовательными этапами. Каждый затраченный рубль в это предприятие будет оправдан в самый короткий промежуток времени. Вспомним, что ближайшие работы будут стоить всего 273 млн. руб. Между тем, народное хозяйство получит огромные массы железа, каменного угля, хлеба, леса и других грузов по дешевым ценам.

Всех этих товарных масс мы не получили бы, если бы отказались от создания дальновозного транспорта. В последнее время у нас совершенно правильно обращают большое внимание на развитие местных топлив. Это дело необходимо форсировать. Но нельзя обольщаться надеждами все потребности индустриализации покрыть местными

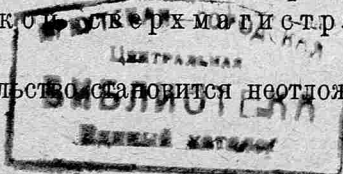
источниками, а в связи с этим нельзя задерживать реконструкцию транспорта для удешевления подвоза топлива из Сибири.

Пока мы восстанавливали хозяйство, пока транспортная машина сибирских дорог была сильнее, чем та работа, которую мы ей давали по перевозке сибирских грузов, можно было терпеть и не производить затрат на ее усиление. В настоящее время грузооборот сибирских дорог так возрастает, что нет возможности дальше медлить с его техническим переоборудованием.

Однoboкая индустриализация страны только путем промышленного строительства была бы ошибкой. Промышленность, транспорт и индустриализуемое сельское хозяйство должны в своем развитии опираться друг на друга. Иначе говоря, отстающая реконструкция транспорта должна быть выдвинута на должное место. Много споров мы слышим о том, как именно переустраивать транспорт. Для читателя теперь должно быть ясно, что бесспорно:

транспорт нашей страны должен быть переустроен так, чтобы огромная ее протяженность была побеждена путем создания особых дальновозных дорог и в первую очередь Великой Сибирской железной магистрали.

Это великое строительство является неотложным

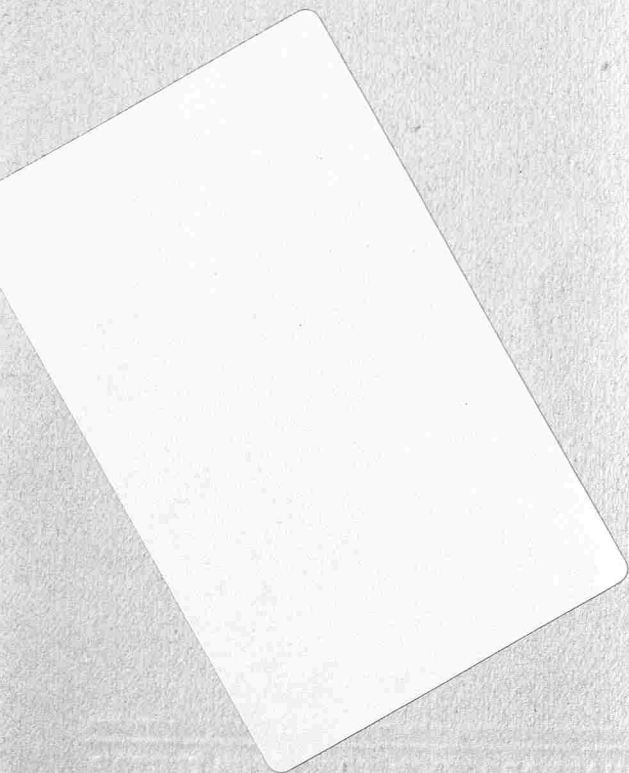


04865

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
Наше будущее и борьба с пространством при помощи дальновозного ж.-д. транспорта	3
Технические средства для организации дешевого дальновозного транспорта	13
Подготовительный период настоящего пятилетия	28
Влияние Сибирской сверхмагистрали на хозяйство прилегающих районов	42
Заключение	62

2017



ЦЕНА 35 коп.

**ЗАКАЗЫ НАПРАВЛЯТЬ В ТОРГОВЫЙ СЕКТОР
„П Л А Н Х О З Г И З“
МОСКВА, Ильинка, Старопанский пер., 3.
Телефон 91-61.**