

пролетарии всех стран соединяйтесь!

СОВЕТСКАЯ азия



1930



№ 3-4
(33-34)

657/Аз. 1. 74.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Bytin jer yziniñ joqsylarǵ, birleşin!
Bytyn dynja uryalitaları birleşiniz!
Proletarhoj hamaji ǵahon, jak ǵaved!

СОВЕТСКАЯ АЗИЯ

Şuralar azyjasъ Şuralər asъjasъ
Osijaji şavrai

ОБЩЕСТВЕННО-НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

ПОСВЯЩЕННЫЙ ИЗУЧЕНИЮ УРАЛА,
СИБИРИ и ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, ТУРК-
МЕНСКОЙ, УЗБЕКСКОЙ и ТАДЖИКСКОЙ
СССР, КАЗАКСКОЙ, КИРГИЗСКОЙ, ЯКУТ-
СКОЙ и БУРЯТО-МОНГОЛЬСКОЙ АССР

КНИГА ТРЕТЬЯ — ЧЕТВЕРТАЯ

SOVIET ASIA

A SOCIAL AND SCIENTIFIC JOURNAL

DEDICATED TO THE STUDY OF URAL, SI-
BERIA AND FAR EAST, OF TURKMEN,
UZBEK AND TADJIK SOCIALIST SOVIET
REPUBLICS, AND OF KAZAK, KIRGHIZ
YAKOOT AND BURIAT-MONGOL AUTO-
NOMOUS SOCIALIST SOVIET REPUBLICS

NUMBER THIRD — FOURTH

инв. 5276
музей

МОСКВА — 1930

К ОТКРЫТИЮ ТУРКЕСТАНО-СИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Туркестано-сибирская железная дорога—совершившийся факт. С момента постановления Совета труда и обороны (3 декабря 1926 г.) не прошло еще и четырех лет, а основная магистраль от станции Луговая до Семипалатинска, протяжением в 1.442 км, уложена. Временное движение открыто.

Значение Турксиба для народного хозяйства всего Союза и для Казакстана, как части огромного пространства советской Азии, может быть лучше всего охарактеризовано следующими словами постановления Казакского центрального исполнительного комитета от 27 апреля 1930 г. В этом постановлении Каз. ЦИК, отмечая смычку северного и южного участков Турксиба, писал:

«Турксиб—крупнейшая магистраль, соединяющая богатейшие части Советского союза, Среднюю Азию и Сибирь,—является огромным вкладом в дело индустриализации СССР. Турксиб, проходящий полностью по территории Казакстана,—это национальная политика партии и советской власти в действии. Практически разрешая задачу экономического и культурного подъема Казакстана, задачу формирования казакского пролетариата, Турксиб создает предпосылку к более быстрому переходу Казакстана от докапиталистических форм хозяйства к социалистической реконструкции его. Турксиб—величайшая победа и заслуга всех непосредственных его строителей и организаций, обслуживающих это строительство. Сознание пролетарского долга, значение воздвигаемого гиганта для страны, трудовой энтузиазм рабочих и административно-технического персонала, огромная работа, сделанная профессиональными организациями, органами здравоохранения и просвещения на Турксибе, правильно направляемая руководством партии, обеспечили выполнение заданий правительства по Турксибу на полтора года ранее установленного срока».

* *
*

Опыт строительства Турксиба, этого первого детища пятилетки, настолько огромен и многообразен, что сейчас трудно охватить всю широту возможностей его использования. Мы находим прежде всего великолепный образец железнодорожного строительства с технической точки зрения. Несомненно, что опыт Турксиба должен быть перенесен на

новые ж. - д. строительства, в частности на строительство Южно-сибирской магистрали, перерезывающей Казакстан в широтном направлении.

Опыт Турксиба, конечно, важен и с политической стороны, поскольку он по-социалистически разрешает национальный вопрос в отсталой стране, бывшей аграрной колонией царизма. Создание национального казакского пролетариата положено именно строительством Турксиба.

Турксиб имеет и международное политическое значение, и это значение уже учли наши классовые враги за границей, с величайшей тревогой указывающие, что Союз, вооруженный Турксибом, представляет собою опасность для империалистского влияния в странах Востока¹⁾.

В данной связи нас интересует главным образом огромное экономическое значение Турксиба для развития Средней Азии.

Турксиб должен разрешить две проблемы — хлеба и хлопка. Это есть основное, а дальнейшие экономические перспективы разворачиваются вокруг этой стержневой проблемы. В прошлом году т. А. Бурыгин²⁾ произвел весьма интересный экономический анализ перспектив, которые даст открытие Турксиба. Он пришел к след. выводу: «Без Туркестано-сибирской железной дороги не представлялось бы возможным ставить в пятилетке такие темпы расширения хлопководства в Средней Азии, как это запроектировано Главным хлопковым комитетом, так как, во-первых, не представлялось бы возможным без дешевой завозной пшеницы рассчитывать на вытеснение зерновых культур в размере 181 тыс. га, сохранить соотношение цен на хлопок и пшеницу так, как 1 : 3, рассчитывать на вытеснение риса (из хлопковых районов Средней Азии), избавиться от крупных убытков по завозу хлеба и, наконец, вовлечь в хлопковый оборот новые районы».

Турксиб должен дать в Среднюю Азию дешевый хлеб из Сибири, Казакстана и частью из Киргизии. Огромный перспективный экономический смысл новооткрытой дороги заключается в смещении хлебоэкспортных грузовых потоков, изменении географии снабжения хлебом. Тот хлеб, который сейчас завозится в Среднюю Азию с Северного Кавказа, Украины, Поволжья и северо-западного Казакстана (Актюбинский округ), весь пойдет в дальнейшем для снабжения основных потребляющих центров Союза, а в будущем, поскольку мы готовимся к тому, чтобы через несколько лет

1) „Экон. жизнь“ № 58, от 11 мая 1930 г.

восстановить хлебный экспорт, целиком пойдет на экспорт за границу.

Туркестано-сибирская дорога позволит изжить хлебный дефицит в Средней Азии, который исчислен по годам пятилетки в следующих размерах:

(в тыс. тонн)

	1928/29 г.	1929/30 г.	1930/31 г.	1931/32 г.	1932/33 г.
Пшеница	500,2	522,5	560,3	631,4	668,4
Ячмень	26,7	85,2	110,0	108,8	101,4
Рис	25,5	19,4	21,6	22,4	13,6
Всего	552,4	627,1	691,9	762,6	783,4

! Хлопковый район Средней Азии должен стать районом монокультуры. Дехканство, объединяемое кооперацией и коллективизацией, должно быть избавлено от заботы о потребительских посевах. Мы видим, как за последнее время возрастал фактический завоз продовольственного хлеба в Среднюю Азию. В 1924/25 г. было завезено 21.622 тыс. тонн, в 1925/26 г.—253.927 тыс. тонн, в 1926/27 г.—438.009 тыс. тонн, в 1927/28 г.—549.045 тыс. тонн. В то же время площади под хлопком также возрастали в следующем темпе:

В 1924/25 г.	398	тыс. га
В 1925/26 г.	474,3	„ „
В 1926/27 г.	542,3	„ „
В 1927/28 г.	629,6	„ „

Цены на хлеб росли. Если на 1 октября 1924 г. тонна пшеницы стоила 96 руб. 38 коп., то через три года, на 1 октября 1927 г., цена поднялась до 161 руб. 04 коп. В результате растущие цены на хлеб делали зерновые посевы выгодными для населения, и хлеб становился конкурентом хлопку. Это положение не может быть долее терпимо. Поливные земли ни в коем случае не могут быть отводимы под хлебные посевы. Встает такая дилемма: либо сеять хлеб на богарных землях, либо его ввозить, а если ввозить, то только дешевый хлеб.

Высокие цены на хлеб объясняются главным образом перевозкой, и вот эту проблему замены дорогого хлеба дешевым хлебом из местностей, прорезываемых Турксибом, должна решить эта великая советская магистраль.

Надо также иметь в виду, что посевные площади под хлопком быстро растут и остро требуют сведения к минимуму хлебных посевов. Мы должны стремиться к наиболее целесообразным пропорциям культур, возделываемых в Средней Азии. Наша задача заключается в том, чтобы удельный вес хлопка в посевном клине Средней Азии к 1932/33 г. достиг 32,4 проц. против 24,0 проц. в 1927/28 г. и против 20 проц. в 1915 г. Удельный вес зерновых хлебов (пшеница, ячмень, овес), составлявший в 1915 г. 45 проц., в 1927/28 г. снижается до 38,1 проц. и к 1932/33 г. должен быть доведен до 27,5 проц. Это есть экономическая необходимость, вытекающая из политики индустриализации, из неотложной задачи освободиться от иностранной зависимости по хлопку, диктуемая еще следующим, казалось бы, совершенно непредвиденным моментом: «Качество экспортного хлопка-волокна за последние годы все больше и больше понижается, и не исключается опасность завоза в СССР врага хлопка, так называемого «розового червя», весьма распространенного в Соединенных штатах»³⁾.

Мы также должны снизить в посевном клине Ср. Азии удельный вес риса, как продовольственной культуры, и довести его к 1932/33 г. до 5,9 проц. (в 1915 г. рис занимал 8 проц., а в 1927/28 г.—6,6 проц.). В огромной степени растут бахчи и огороды. Если в 1915 г. удельный вес бахчевых и огородных культур составлял 8,0 проц., то в 1932/33 г. он составит 17,5 проц. Стабильным остается удельный вес кукурузы и джугары—4,5 проц. (в 1927 г. он был равен тоже 4,5 проц. против 7,0 проц. в 1915 г.).

Эти вполне рациональные сдвиги в структуре посевного клина совершенно необходимы для того, чтобы обеспечить неуклонное повышение удельного веса союзного хлопка в общей массе хлопка, потребляемого в нашей хлопчатобумажной промышленности. В этой области мы уже добились определенных и прочных успехов.

Приведем табличку потребления хлопка в хлопчатобумажной промышленности Союза:

(в тыс. центнеров)

	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.
Общее потребл.	2.115	2.655	3.099	3.592	3.960
Союзный хлопок	1.038	1.607	1.654	2.151	2.453
Удельн. вес союзного хлопка в %	49,0	60,5	53,3	60,4	62,0

³⁾ См. статью И. И. Рейнгольда в „Экономической жизни“ № 51, от 1 мая 1930 г.

Таким образом можно считать, что союзный хлопок, который еще пять лет назад составлял только половину всего промышленного потребления, к концу 1929 г. составляет уже около двух третей всего промышленного потребления хлопка. Между тем наши затраты на импортный хлопок в иностранной валюте составляли: в 1924/25 г.—116,1 млн. руб., в 1925/26 г.—95,5 млн. руб., в 1926/27 г.—126,3 млн. руб., в 1927/28 г.—141,3 млн. руб.

Необходимость во что бы то ни стало усилить советскую сырьевую базу была четко формулирована в известном постановлении ЦК ВКП(б) о хлопководстве от 18 июля 1929 г.; реализация этого постановления возможна только с помощью введения в экономический оборот такого мощного фактора, как Турксиб.

Каковы же наши успехи в области расширения посевных площадей? Динамика посевных площадей под хлопком и сборов товарного хлопка рисуется в следующем виде:

Г о д ы	Площадь под хлопком (в тыс. га)	Процент в оро- шаемых посевах. площадах	Сбор хлопка (в тыс. тонн)
1915	737,0	20	302,9
1924	398,4	17	78,3
1925	474,3	18	134,8
1926	542,3	19	140,3
1927	627,6	21	190,8
1928	783,2	24	223,8

В то же время потребность Союза в хлопке составит для 1930 г. 5.086 тыс. центнеров, для 1931 г.—5.850 тыс. центнеров, для 1932 г.—6.830 тыс. центнеров. Необходимо, чтобы к 1932 г. вся посевная площадь в Средней Азии достигла размера 3.885,5 тыс. га, а хлопка—1.260,3 тыс. га, что должно составить 32,4 проц. от общей площади.

Этот запроектированный прирост может быть реально осуществлен за счет следующих мероприятий: 1) крупного ирригационного строительства в размере 130,8 тыс. га, 2) мелкого ирригационного строительства в размере 92,8 тыс. га, 3) эксплуатационных мероприятий в размере 71,5 тыс. га и 4) вытеснения других культур в размере 182,0 тыс. га. Таким образом, вытеснение других культур и занятие высвобождаемых площадей под хлопок это есть основная мера экономической политики в области хлопка. Ясно, что эта задача не может быть решена без Турксиба, без могучего транспорт-

ного фактора, который по-иному перестроил бы хозяйство Средней Азии, стимулируя высокую товарность отдельных монокультурных районов.

Надо еще иметь в виду, что в Средней Азии мы наблюдаем огромный прирост численности населения, занимающегося хлопководством, что влечет за собой соответствующий по размерам рост потребительского спроса на хлеб. Поэтому оставлять положение таким, каким оно было до Турксиба, это значило бы сужать ту сырьевую базу, которая составляет жизненные устои нашей социалистической индустриализации, проводимой в условиях капиталистического окружения и международной финансовой полублокады.

* * *

Каковы же источники хлебного снабжения, на которых может базироваться Турксиб, как поставщик хлеба с севера на юг? Прежде всего это районы Южного Алтая (Славгородский, Барнаульский, Рубцовский и Бийский округа Сибири). По данным генерального плана Сибирского края (составленного на период с 1926/27 г. по 1940/41 г.), эти округа дадут следующее количество товарного хлеба:

(в тыс. тонн)

О к р у г а	1927 г.	1931 г.
Славгородский	679,7	758,7
Барнаульский	710,4	815,9
Рубцовский	569,1	660,0
Бийский	664,0	782,3

Таким образом, один пшеничный район Южного Алтая, тяготеющий к Турксибу, почти полностью покрывает хлебную потребность в хлопководческих районах.

Второй район — это Семипалатинский округ. Предполагается, что в 1931 г. он даст товарной пшеницы 65,5 тыс. тонн. Далее идут богатейший Алма-атинский округ и северные кантоны Киргизии. Посевные площади в районах Казакстана, прилегающих к Турксибу, в 1915 г. составляли 714,0 тыс. га. До войны здесь преобладал сугубо натуральный характер земледелия; товарного земледелия не существовало, ибо излишки хлеба скормливались скоту и таким образом перерабатывались в мясо. Туркестано-сибирская железная дорога должна стимулировать товарное зерновое земледелие в Алма-атинском округе и в северных кантонах Киргизии.

Наконец, Сыр-дарьинский округ даст хлебных излишков к 1931 г. в пределах от 33 до 50 тыс. тонн. В данных, опубликованных в статье секретаря Казакского краевого комитета ВКП(б) Ф. И. Голощекина⁴⁾, указывается, что «пахото-пригодные земли здесь (в районе пересечения Турксиба) составляют около 19 млн. га, в том числе 6 млн. га поливных. Как мизерно при этом выглядит наша пятилетка районов Турксиба, ставящая себе задачей охватить в это пятилетие только 4 млн. га!»

Тов. Голощекин прав в том отношении, что мы можем недооценить значение именно казахстанского хлеба и переоценить долю сибирского хлеба в грузовых контингентах, намечаемых для Турксиба. Как известно, многие считают, что Туркестано-сибирская железная дорога будет иметь главным образом транзитное значение. Так высказывается, напр., Б. Х. Шлегель в своей интересной статье, помещенной в № 2 «Планового хозяйства» за 1930 г. Нечего говорить, что эта теория уже разбита жизнью.

По данным А. Ф. Солькина⁵⁾, «к настоящему времени грузооборот Турксиба определяется в один год нормальной эксплуатации (1932/33 г.) в 3.360 тыс. тонн вместо первоначально намеченных в этот же год 1.375 тыс. тонн.

Жизнь настолько опережает первоначальные даже максимальные проектировки грузооборота по Турксибу, что уже в течение строительного периода размеры ожидаемого грузооборота несколько раз пересматривались и каждый раз увеличивались.

НКПС задал управлению строительства Туркестано-сибирской магистрали программу грузооборота в 1.410 тыс. тонн к 1931—32 году, что соответствует шести парам поездов в сутки.

Предполагалось тогда:

Вывоз	246 тыс. тонн
Ввоз	74 " "
Транзит	967 " "
Местные грузы . . .	123 " "
Всего	1.410 тыс. тонн

Но уже по контрольным цифрам народного хозяйства Казахстана на 1930—31 г. грузооборот Турксиба повышается почти вдвое,—до 2.555 тыс. тонн (по основному грузовому направлению с севера на юг).

4) «Экономическая жизнь» № 51, от 1 мая 1930 г. Статья «Стальной нерв Казахстана».

5) «Экономическая жизнь», № 51, от 1 мая 1930 г.

Расчеты здесь таковы:

1. Хлебные грузы	883 тыс. тонн
2. Лесные "	1.060 " "
3. Каменный уголь из Кузнецк. бассейна	295 " "
4. Мясо и живность	130 " "
5. Саксаул и пр.	187 " "

Всего . . . 2.555 тыс. тонн

Чтобы обслужить такой грузооборот, потребовалось бы собственно говоря, 13 пар поездов в сутки. но Турксиб в предстоящем году не сможет технически подготовиться к такому расширению (недостаток строительных материалов, некоторых видов оборудования и пр.). Поэтому Турксиб ориентируется на увеличение своей провозной и пропускной способности до десяти пар поездов. С этой целью в 1930—1931 году вкладывается добавочно 40 миллионов рублей. Таким образом, окончательная общая стоимость Турксиба составит 197.349 тыс. рублей.

Что касается обратного (так наз. «порожного») направления Турксиба—с юга на север, то здесь дело обстоит несколько хуже и сложнее. Госплан Казакской республики проектирует следующий расчет грузооборота на 1930—31 г.:

1. Хозяйственные грузы Турксиба	243,5 тыс. тонн
2. Нефтепродукты	145,8 " "
3. Саксаул	50,0 " "
4. Прочие	125,7 " "

Всего . . . 565,0 тыс. тонн

Проблема «обратного направления» таким образом требует дополнительной и очень серьезной разработки.

Отсюда видно, насколько количественно возросли плановые предположения в довольно непродолжительный период. Также имеются изменения и относительно характера грузооборота. Например, предполагалось, что казахстанский хлеб будет в самой незначительной степени завозиться в Среднюю Азию, а может быть он будет потребляться в Сыр-дарьинском округе целиком, и таким образом весь завозимый с севера хлеб для Средней Азии пойдет из восточной Сибири. К настоящему времени это изменилось. В следующем году благодаря возможности досрочной эксплуатации Туркестано-сибирской железной дороги предусмотрено из 800 тыс. тонн хлеба, завозимого в Среднюю Азию (Сыр-дарьинский, Кызылордынский округа), половину направлять из Сибири и половину—из районов Казахстана. В 1933 г. хлеб целиком пойдет из Казахстана. Таким образом перевозки сибирского хлеба «отпали».

Эта справка характерна в том отношении, что уже сейчас Турксиб приобретает самостоятельное экономическое значение.

Тов. Голощекин вполне основательно указывает в своей статье, что, «соединяя Среднюю Азию и Сибирь—окраины, разделенные огромными пространствами, имеющие совершенно различные экономические уклады (обе стороны от этого выигрывают очень много), Турксиб в то же время в основном является дорогой совершенно самостоятельной, не транзитной. Первоначальная идея—создание «Туркестано-сибирской» (транзитной) дороги коренным образом изменяется: Турксиб превращается в казахстанскую дорогу. Это новое в задачах Турксиба еще недостаточно четко усвоено; между тем союзные, федеративные и казахские органы должны сделать из этого практические выводы, пересмотреть все существующие до сих пор установки»⁶⁾.

На ряду с вытеснением хлебных потребительских посевов особое значение приобретает для Средней Азии вытеснение риса, как особенно водоемкой культуры. Водные ресурсы нужны в первую очередь для хлопка. Между тем рис требует для произрастания в 3—4 раза больше воды, чем хлопок; за счет этой воды можно увеличить посевы хлопка в 3—4 раза. Пятилетка Казахстана проектирует рисовые посевы в Алма-атинском округе Казахстана, в районе рек Или, Чарына, Чилика и Чу (в Киргизии).

Уже в 1928/29 г. в Алма-атинском округе было 3.876 га рисовых посевов. Условия для рисосеяния в Казахстане чрезвычайно благоприятны в виду отсутствия конкурентоспособных культур. Между тем в Фергане (Андижанский, Ходжентский и Ферганский округа) по данным переписи 1927 г. числилось под рисом 43.554 га. Таким образом, если удастся вытеснить рис, то водных ресурсов хватит для орошения минимум 120 тыс. га хлопка.

Совершенно очевидно, что без железной дороги из Семиречья, без Турксиба это вытеснение совершенно невозможно.

Наконец, Турксиб должен стимулировать развитие хлопководства в новых районах. Речь идет о Джаркентском районе Алма-атинского округа. В этом районе в 1915 г. поливные посевы составляли 53,6 тыс. га, из них на пшеницу приходилось 59,6 проц., на овес—17,6 проц., ячмень—15,4 проц., просо—3,9 проц. Таким образом, конкурентоспособные культуры отсутствуют. Есть, правда, опийный мак, культура

⁶⁾ Цитированная статья из „Экономической жизни“ от 1 мая 1930 г.

трудоемкая и рентабельная, но он ни в коей мере не может стать конкурентом хлопку. Трудолюбивое население дунган и таранчинцев, применяющих почти огородные методы земледелия, может успешно освоить культуру хлопка в районах, прилегающих к Турксибу.

По пятилетнему плану в Джаркентском районе намечено освоить под хлопок 8 тыс. га. К концу пятилетки Джаркентский район может дать до 2.500 тонн хлопка-волокна. Надо иметь также в виду, что Турксиб несомненно будет содействовать хлопководству в пограничном Кульджинском районе Западного Китая. Кульджинский район естественно тяготеет в экономическом отношении только к СССР, и уже сейчас в Кульджинской провинции засеивается не менее 20 тыс. га «гузы».

Немаловажное значение будет иметь Турксиб для развития нашей внешней торговли с Западным Китаем, особенно с провинцией Синь-Цзян. Хотя трасса Турксиба оставила в стороне Киргизию с г. Фрунзе, тем не менее тяготение Западного Китая к Турксибу остается в силе⁷⁾.

Синь-цзянская провинция представляет огромный интерес для Советского союза как поставщик скота, шерсти, хлопка и других видов сырья в обмен на наши экспортные товары. В настоящее время товарооборот с Синь-Цзяном крайне затруднителен вследствие огромных расстояний и постоянно возникающих «пробок» в районе Бахты. Соединение Турксиба с линией Сергиополь—Бахты, а в будущем проведение линии Алма-Ата—Хоргос создадут две мощные транспортные артерии, которые будут облегчать и стимулировать наш внешний товарооборот. Совет труда и обороны уже утвердил 27 апреля 1930 г. постройку линии Сергиополь—Бахты, протяжением в 240 км. Правительство Казахстана настаивает на том, чтобы эта дорога была выстроена в первоочередном порядке и закончена через год. Товарооборот с Кульджой будет облегчен, как сказано, железной дорогой Алма-Ата—Хоргос (400 км); на ближайшее время железная дорога заменена шоссейным трактом. Нет нужды подробно доказывать, какое значение будет иметь железнодорожная связь наших пограничных районов с Синь-цзянской провинцией.

Весьма важная задача, которая ложится на Турксиб,— это снабжение Средней Азии лесными материалами. Турксиб и прилегающая к нему Коскудукская лесовозная железно-

⁷⁾ Очень интересные соображения, хотя и несколько устарелые, содержатся в статье А. Е. Ходорова. Западный Китай и Семиреченская жел. дор. — „Плановое хозяйство“ № 4, апрель 1927 г., стр. 197—205.

дорожная ветвь вводят в эксплуатацию огромную площадь зарослей саксаула, определяемую в 385 тыс. кв. км. Разработкой саксаула в значительной мере разрешается топливный вопрос как для полосы тяготения Турксиба, так и для Средней Азии.

Ранее лес доставлялся в Среднюю Азию с Урала, из районов Московско-казанской железной дороги и даже из Сибири далеким круглым путем, при чем перепробег составлял несколько тысяч км. В настоящее время леса Сибири и Ойротии должны будут в значительной степени удовлетворить нужды Средней Азии.

Задача снабжения лесоматериалами возлагается в значительной степени на лесные массивы Алма-атинского и Семипалатинского округов. Лесные массивы охватывают здесь территорию в 1.498 тыс. кв. км и могут ежегодно давать до 5 млн. кубометров деловой древесины.

Турксиб окажет самое революционизирующее влияние на животноводство в южном Казакстане, где к концу пятилетия будет насчитываться около 24 млн. голов скота. Создается также стимул к развитию садоводства и виноградарства, так как здесь имеются чрезвычайно ценные сорта винограда. Уже в течение пятилетия площадь под садами увеличивается с 3,5 тыс. га до 20 тыс. га, а площадь под виноградниками — до 2 тыс. га.

Благодаря Турксибу оживает богатейшее озеро Балхаш, рыбные ресурсы которого значительно облегчат напряженное положение с мясоснабжением.

До сих пор в тени остается проблема развития добывающей промышленности в зоне Турксиба. Между тем вдоль трассы Турксиба зарегистрировано несколько тысяч месторождений ископаемых, а в зоне тяготения к Турксибу число таких месторождений растет, захватывая все виды ценных металлов. В Калбинском хребте (Семипалатинский округ) имеются, например, такие ценнейшие редкие элементы, как ванадий, молибден и вольфрам. Развитие богатейшего в мире Турланского свинцового месторождения стимулируется проведением Турксиба. Равным образом Турксиб после соединения его с широтной магистралью Карталы — Акмолинск — Караганда — Сергиополь будут стимулировать добычу угля в Карагандинском каменноугольном бассейне.

В связи с проведением Турксиба огромные перспективы раскрываются перед металлообрабатывающей, силикатной и химической промышленностью. Опорным пунктом развития химической промышленности явится Чимкентский химический завод — мировой монополист по добыче сантонина. На базе шерсти, хлопка, кенафа и кендыря Турксиб будет сти-

мулировать также мощное развитие текстильной промышленности.

В Семипалатинском округе в районе Турксиба большие надежды возлагаются на производство сахарной свекловицы.

Наконец, по соляным озерам, в большом количестве расположенным в районе тяготения Турксиба, начнет развиваться соляная промышленность.

* * *

Турксиб еще не закончен. Должно пройти немало времени, пока дорога войдет в русло нормальной эксплуатации, но основное уже сделано. Дорога, идея сооружения которой возникла еще в 70-х годах прошлого столетия, за 20 лет до сооружения Оренбурго-ташкентской железной дороги, стала совершившимся фактом. Нужно особенно подчеркнуть подлинно-советский характер этой дороги. Только советская власть в силу ее экономической и национальной политики в отношении бывших «окраин» оказалась в состоянии разрешить эту задачу.

Тов. Голощекин приводил мнение комиссии, созданной царским правительством под председательством Струве. В 1909 г. эта комиссия подвергла сомнению целесообразность строительства этой дороги, исходя из того, что в Казакстане, тогдашнем Киргизском крае, недостаточно развит частный капитал. По мнению комиссии; «постройка Туркестано-сибирской дороги, которая потребовала бы до 160 млн. руб. на свое сооружение и около 12 млн. руб. ежегодной приплаты, в настоящее время не может быть оправдана никакими назревшими экономическими потребностями и должна быть признана преждевременной».

Таким образом строительная стоимость дороги по ценам 1909 г. исчислялась в 160 млн. руб., и кроме того предполагалась ежегодная дотация из казны. Советское же государство построило Турксиб по современным ценам за 180 млн. руб., т. е. фактически значительно дешевле, при чем никакой дотации после открытия движения не требуется, ибо доходность дороги даже в условиях временной эксплуатации превышает ожидания.

Проходя по территории четырех республик, Турксиб становится могучим стержнем индустриализации советской Азии, живым и ярким доказательством успешности социалистических, большевистских темпов индустриализации, взятых рабочим классом Союза.