

576



ЭК

Не выдается на дом

1-ый экз

625.11 с. 385 (01)

В 895

Б. 47

Къ вопросу

о постройкѣ



ДЕПОЗИТАРНОЕ ХРАНЕНИЕ

Кахетинской желѣзной дороги

Инженера Е. Д. Вурцель.

X



Превод 1882 г.

К 105200

5
47

ТИФЛИСЪ.

Типографія Е. Н. Либерманъ. Крыловская, 15.

1907.

нишою для съезда и заседаний народных избранников, а также для заседаний Генеральной Ассамблеи и заседаний Государственного Совета. Всего в Ещё 1881 году было издано 120000 экземпляров газеты, из которых 100000 экземпляров были проданы в Европе. Всего же в Ещё 1881 году было продано 120000 экземпляров газеты, из которых 100000 экземпляров были проданы в Европе.

Серьезное государственное значение, которое должна имѣть Кахетинская желѣзная дорога, признано уже много лѣтъ тому назадъ.

Правительство признало наиболѣе цѣлесоответственнымъ осуществленіе и эксплоатацио этого предпріятія поручить частному обществу и для сего предоставило частнымъ лицамъ право организованія общества къ опредѣленному сроку. Срокъ откладывался предпринимателямъ неоднократно, а дѣло подвинуть имъ не удалось. Желательно, поэтому, выяснить, на сколько возможно по имѣющимся даннымъ, какъ причины обнаружившагося неуспѣха предпринимателей, такъ и вопросъ о томъ, какое направленіе слѣдовало бы дать дѣлу въ будущемъ, чтобы обеспечить фактическое осуществленіе дороги.

Въ 1893 году, на средства, отпущенныя Тифлисскимъ дворянствомъ, подъ руководствомъ инженера Пушечникова, были исполнены изысканія и составленъ проектъ узкоколейной желѣзной дороги (по полотну достаточной ширины для устройства дороги нормальной колеи) въ направленіи (см. карту) станціи Навтугъ, на селенія Марткоби и Норіо, съ переходомъ рѣки Іоры у селенія Муганло, при чёмъ, въ обходъ высокаго водораздѣла между Іорой и Алазанью, линія направлялась далѣе на селеніе Сагареджо, пересѣкала водораздѣль подъ Чалаубанскимъ переваломъ и, оставляя городъ Сигнахъ нѣсколько правѣе, спускалась въ долину Алазани на 125 верстъ отъ Навтуга. По этому варіанту предполагалось дорогу закончить у города Телава на верстѣ 172, не доходя 25 верстъ до селенія Ахмети. Варіантъ этотъ извѣстенъ подъ названіемъ Южнаго (Дворянскаго).

Въ 1896 году произведены были изысканія Кахетинской

желѣзной дороги нормальной колеи, уже на счетъ казны, инженеромъ Романовымъ.

Провѣривъ изысканія, произведенныя инженеромъ Пушечниковымъ, инженеръ Романовъ призналъ необходимымъ сохранить въ общемъ направлениe проекта 1893 года, а пересѣченіе хребта, раздѣляющаго Іору и Алазань, перенести нѣсколько восточнѣе подъ Прасіанскій перевалъ. Городъ Сигнахъ долженъ по этому варіанту остатъся уже лѣвѣже желѣзной дороги, а линія вступила бы въ долину Алазани у селенія Сакобо, откуда, въ общемъ параллельно теченію рѣки Алазани, могла бы быть доведена до города Телава или далѣе до Ахмети.

Кромѣ этого варіанта, инженеромъ Романовымъ былъ, въ томъ же 1896 году, разработанъ еще варіантъ, опять же дороги нормальной колеи, выхода къ Сакобо не отъ Тифлиса (Навтлуга), а отъ станціи Согутъ-Булахъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ (57 верстъ отъ Тифлиса къ востоку).

Въ 1900 году князю Чавчавадзе и инженеру Симбергу, на основаніи произведенныхъ ими рекогносцировокъ, даровано было право образовать Общество для постройки и эксплоатациі желѣзной дороги, нормальной колеи, отъ станціи Авчалы Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, долиной Арагвы, съ пересѣченіемъ водораздѣла между рѣками Арагвой и Іорой подъ Ахатанскимъ (Диди-Марелисскимъ) переваломъ, а водораздѣла между рѣками Іорой и Алазанью подъ переваломъ Укугмарті. Собственно въ Кахетію линія, по этому варіанту, должна была вступить на верстѣ 90 отъ Авчалъ, у селенія Ахмети, откуда долиной Алазани дорога проектирована была на протяженіи 80 верстъ, заканчиваясь нѣсколько восточнѣе селенія Сакобо. Такимъ образомъ, въ предѣлахъ наиболѣе производительной части Кахетіи, по долинѣ Алазани, трассъ линіи предпринимателями сохраненъ разработанный инженеромъ Романовымъ.

Ранѣе, чѣмъ князю Чавчавадзе и инженеру Симбергу дана была послѣдняя отсрочка (1906 года), выступилъ, въ 1903 году, инженеръ Андріановъ съ ходатайствомъ о дарованіи ему концессіи на постройку дороги нормальной колеи въ общемъ направлениe проекта инженера Пушечникова (1893 года), съ вѣтвию къ Закаталамъ.

Такова, въ краткихъ чертахъ, исторія вопроса о постройкѣ Кахетинской дороги за послѣдніе 15 лѣтъ.

На ряду со всѣмъ этимъ, ходатайства о постройкѣ дороги распоряженіемъ казны были высшими инстанціями отклоняемы.

Ближайшее изученіе предмета, какъ увидимъ ниже, приводить къ заключенію, что дѣйствительной причиной затрудненій, которая встрѣчаетъ въ теченіи многихъ лѣтъ осуществленіе Кахетинской линіи частными предпринимателями, служитъ то обстоятельство, что расходы по оплатѣ капитала предприятия и по эксплоатациі дороги, въ томъ видѣ, какъ это предположено частными предпринимателями, не могутъ покрыться тѣми доходами, которыхъ по даннымъ, приводимымъ въ ходатайствахъ, можно ожидать по крайней мѣрѣ въ первые годы по открытіи движенія на дорогѣ. При такихъ условіяхъ, разсчитывать на осуществленіе дороги, безъ дарованія предприятия правительственной гарантіи, не можетъ быть никакихъ основаній. Гарантія эта, въ случаѣ сооруженія дороги нормальной колеи, должна выразиться дѣйствительными расходами для казны въ суммѣ, во всякомъ случаѣ, болѣе полумилліона рублей въ годъ, что, естественнымъ образомъ, и затрудняетъ благопріятное разрѣшеніе вопроса.

Техническія данныя, на которые опираются предприниматели, представляются въ слѣдующемъ видѣ: инженеръ Андріановъ исходитъ, главнымъ образомъ, изъ результатовъ изысканій, произведенныхъ инженеромъ Пушечниковымъ, а за симъ провѣренныхъ инженеромъ Романовымъ. Данныя эти можно признать въ значительной степени достовѣрными, ибо, въ обоихъ случаяхъ, изысканія производились при приемахъ, отвѣчающихъ возможности составленія обоснованныхъ проектовъ и расцѣночныхъ вѣдомостей.

Нельзя сказать того же о данныхъ, изъ которыхъ исходятъ князь Чавчавадзе и инженеръ Симбергъ. Произведенныя ими на мѣстѣ изслѣдованія могутъ быть признаны только рекогносцировкой; къ тому же произведенная, по распоряженію Намѣстника Его Императорскаго Величества на Кавказѣ, въ текущемъ году, провѣрка высоты переваловъ, приведенная на продольномъ профилѣ предпринимателей, показала, что дѣйствительная высота Укугмарского перевала на

35 сажень больше показанной предпринимателями. Поэтому, и безъ того чрезвычайно трудныя, въ топографическомъ отношеніи, условія постройки дороги Съвернаго варіанта, должны оказаться еще несравненно болѣе трудными. На ряду съ этимъ, и имѣющіяся въ Округѣ Путей Сообщенія, данныя о свойствахъ грунтовъ и данные, добытыя при упомянутой выше пропрѣкѣ, свидѣтельствуютъ, что сооруженіе дороги по варіанту Съвернаго направлениія, представило бы чрезвычайныя трудности.

Строительные расходы по Съверному направлению должны, поэтому, оказаться значительно больше, чѣмъ разсчитывали предприниматели, а эксплоатационные расходы, были бы также значительно больше, чѣмъ при направлении дороги по Южному варіанту, особенно въ виду того, что профиль дороги чрезвычайно труденъ для слѣдованія грузовъ въ обѣ стороны.

Нѣтъ оснований усматривать преимущества Съвернаго направлениія предъ Южнымъ и въ томъ обстоятельствѣ, что, въ случаѣ постройки Перевальной дороги въ направлениі Архотскаго или Буслачирскаго перевала, Кахетинская дорога могла бы примкнуть къ Перевальной не у Авчаль, а уже въ долинѣ Арагвы, при выходѣ Кахетинской дороги изъ подъ водораздѣла рѣкъ Йоры и Арагвы. Дѣло въ томъ, что здѣсь полотно Кахетинской дороги весьма значительно возвышалось бы надъ уровнемъ водъ Арагвы, а полотно Перевальной дороги, въ интересахъ какъ правильной эксплоатациіи ея, такъ и во избѣженіе чрезвычайныхъ расходовъ по ея сооруженію, необходимо и вполнѣ возможно, держать въ этомъ мѣстѣ на незначительной высотѣ надъ уровнемъ водъ рѣки. Для развитія протяженія спуска Кахетинской дороги, до возможной общей точки обѣихъ дорогъ, необходимо было бы, поэтому, устроить самостоятельное полотно Кахетинской дороги на такомъ протяженіи, которое можетъ привести лишь къ незначительному сокращенію общей длины Кахетинской дороги, по сравненію съ тѣмъ, которую она имѣла бы въ случаѣ назначенія примыканія ея къ главной линіи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Авчалахъ.

Кромѣ разсмотрѣнныхъ выше варіантовъ Кахетинской дороги, въ послѣднее время, возникло предположеніе построить

участокъ дороги отъ Ахмети до Сакобо, а соединеніе съ главной линіей задать не въ общемъ направленіи къ Тифлису, какъ это внесено въ проекты Съвернаго и Южнаго варіантовъ, а сооруженіемъ дороги отъ Сакобо къ востоку черезъ Закаталы на Евлахъ и даже восточнѣе этой станціи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Осуществленіе соединенія Кахетіи съ Закавказскими желѣзными дорогами въ такомъ видѣ, по мнѣнію авторовъ этого варіанта, могло бы привести: во-первыхъ — къ обслуживанію однимъ общимъ желѣзнодорожнымъ путемъ нѣсколькихъ отдельныхъ богатыхъ районовъ, расположенныхъ въ этомъ направлении; во-вторыхъ — всему обслуживаемому предполагаемой дорогой району, былъ бы данъ прямой выходъ къ Баку; въ третьихъ — въ случаѣ осуществленія Перевальной дороги Архотскаго или Буслачирскаго направлениія, можно было бы создать второе, значительно болѣе короткое сообщеніе Кахетіи съ внутренними губерніями, сооруженіемъ участка Съвернаго варіанта отъ Ахмети до конца спуска къ Перевальной дорогѣ въ долинѣ рѣки Арагвы.

Устройствомъ сообщенія Кахетіи въ сторону Евлаха, потребности Кахетіи не были бы въ дѣйствительности удовлетворены. Кахетія имѣть установившееся вѣками и совершенно естественное тяготѣніе къ Тифлису, а не къ Баку, вывозъ же изъ Кахетіи непосредственно во внутрення губерніи совершенно ничтоженъ, и, съ осуществленіемъ предполагаемаго сообщенія Кахетіи съ Евлахомъ, въ ближайшія десятилѣтія существенно развиться не можетъ, такъ какъ для этого, въ самой Кахетіи, потребовались бы огромныя затраты и возникновеніе вполнѣ самостоятельныхъ крупныхъ центровъ.

Между тѣмъ, протяженіе соединительного пути Сакобо—Тифлисъ по Южному варіанту составило бы 135 верстъ, тогда какъ, съ осуществленіемъ соединенія съ Евлахомъ, протяженіе сообщенія между Сакобо и Тифлисомъ превысило бы 410 верстъ. Въ первомъ случаѣ Кахетія получила бы возможность сбывать въ Тифлисъ самые разнообразные продукты сельского хозяйства, собственно для потребностей города Тифлиса, въ чемъ послѣдній весьма нуждается. Въ случаѣ сооруженія кружнаго пути черезъ Евлахъ, положеніе, конечно,

ухудшилось бы въ такой степени, что развитіе многихъ формъ производительности, наиболѣе отвѣчающихъ и нуждамъ такого крупнаго потребительного пункта, какъ городъ Тифлісъ и переходу въ Кахетіи къ болѣе высокой культурѣ, было бы даже невозможно. Подобная же соображенія, въ значительной степени, относятся и къ условіямъ вывоза изъ Кахетіи лѣсныхъ материаловъ, такъ какъ главнѣйшимъ потребителемъ послѣднихъ былъ бы опять же городъ Тифлісъ и районы, расположенные по линіи Тифлісъ—Александровъ—Эривань и Джульфа.

Во внутреннія губерніи, въ ближайшее время, могутъ вывозиться изъ Кахетіи: вино, фрукты, табакъ, рисъ. Главнѣйшая масса и этихъ продуктовъ (въ первые годы открытия движения по желѣзной дорогѣ) потребуется, однако, прежде всего собственно для Тифліса и здѣсь же, несомнѣнно, будетъ скопляться тотъ избытокъ этихъ произведеній, который можетъ быть направленъ во внутреннія губерніи. Только когда, подъ вліяніемъ экономического переворота, связанного съ осуществленіемъ сообщенія Кахетіи съ Тифлісомъ, какъ крупнымъ и разнообразнымъ потребителемъ центромъ, край получить развитие, отвѣчающее естественнымъ его богатствамъ, въ самой Кахетіи могутъ возникнуть упомянутые выше прочные мѣстные центры, которые, для сношеній съ отдѣльными потребительными пунктами, не будутъ нуждаться въ содѣйствіи такого промежуточного центра, какъ Тифлісъ. При правильной постановкѣ развитія путей сообщенія на Кавказѣ, ожидать этого ранѣе открытия движения по Перевальной дорогѣ, не можетъ быть никакихъ основаній. При этомъ, грузы Кахетіи дальніаго экспорта, направились бы, однако, опять же не въ сторону Баку, а на Перевальную дорогу. Такимъ образомъ, собственно, развитію Кахетіи постройка участка Сакобо—Евлахъ содѣйствовать не можетъ, а Кахетія, въ свою очередь, никогда не будетъ давать свои грузы участку дороги Сакобо—Евлахъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, осуществленіе, въ первую очередь, сообщенія Кахетіи (Сакобо) съ Закавказскими дорогами въ Евлахѣ, а тѣмъ болѣе восточнѣе Евлаха, а не въ сторону Тифліса, не отвѣчало бы, какъ сказано, ни интересамъ самой Кахетіи, ни интересамъ города Тифліса.

Нѣть также никакихъ основаній полагать, что постройка одной непрерывной линіи по Кахетіи, чрезъ Закаталы до Евлаха, можетъ облегчить разрѣшеніе практическаго осуществленія дороги тѣмъ, что она будетъ обслуживать одновременно и потребности Кахетіи, и всѣхъ промежуточныхъ районовъ между Сакобо и Евлахомъ. Прежде всего, кружность сообщенія Кахетіи съ Тифлісомъ черезъ Евлахъ будетъ, естественнымъ образомъ, парализовать развитіе оживленнаго сообщенія между ними. Даѣше, общая продуктивность районовъ между Сакобо и Евлахомъ настолько ничтожна, что участокъ дороги отъ Сакобо до Евлаха, самъ по себѣ, удовлетворительнаго финансаго результата для предпріятія дать не могъ бы. Въ общей сложности, сооруженіе въ первую очередь соединительнаго пути Сакобо—Евлахъ, привело бы къ результатамъ по предпріятію еще значительно болѣе убыточнымъ, въ финансовомъ отношеніи, противъ тѣхъ, которыхъ можно ожидать отъ непосредственнаго соединенія Сакобо съ Тифлісомъ.

Устройство желѣзнодорожнаго сообщенія, для обслуживания потребностей районовъ, расположенныхъ восточнѣе Сакобо, несомнѣнно, должно возникнуть въ будущемъ. Слѣдуетъ, однако, полагать, что къ тому времени, когда устройство этой дороги окажется осуществимымъ по финансовымъ соображеніямъ, не заставитъ себя долго ожидать и открытие движения по Перевальной дорогѣ. Тогда, опять же, грузы всего района Сакобо—Евлахъ будутъ имѣть тяготѣніе, главнымъ образомъ, въ сторону Тифліса.

Въ противоположность всему этому, сооруженіе дороги отъ Тифліса до Сакобо, должно вызвать такое оживленіе въ районѣ Сакобо—Закаталы, которое способно оправдать осуществленіе, въ ближайшее время, линіи до Закаталъ, а весьма вѣроятно даже и далѣе на востокъ, тѣмъ болѣе, что грузы этого района будутъ увеличивать доходность участка дороги Сакобо—Тифлісъ. Такимъ образомъ, и въ интересахъ Кахетіи и Тифліса, и, даже, съ цѣлью обойти финансовыхъ затрудненія по скорѣйшему осуществленію желѣзнодорожнаго сообщенія по линіи Сакобо—Евлахъ, необходимо отказаться отъ мысли о постройкѣ, въ первую очередь, дороги отъ Сакобо до Евлаха, независимо отъ того, будетъ ли признанъ под-

лежащимъ осуществленію Сѣверный или Южный варіантъ соединенія Кахетіи съ Тифлисомъ *).

Переходимъ къ сравненію основныхъ двухъ варіантовъ. Соединительный путь отъ Тифлиса до Сакобо проектированъ, преимущественно, по мѣстности, по естественнымъ условіямъ, весьма производительной. Близость такого большаго города, какъ Тифлисъ, съ устройствомъ желѣзнодорожнаго сообщенія, приспособленнаго главнымъ образомъ для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей, обезпечить здѣсь широкое развитіе производительности, отвѣчающей положенію пригородныхъ мѣстностей. Такимъ образомъ, участокъ дороги Сакобо – Тифлисъ, имѣлъ бы не только значеніе соединительного пути между собственно Кахетіей и Тифлисомъ, но имѣлъ бы и серьезное мѣстное значеніе, какъ для района имъ перерѣзываемаго, такъ и для самого города Тифлиса. Южный соединительный путь проектированъ инженеромъ Романовымъ въ направленіи наиболѣе пониженныхъ переваловъ, гдѣ самый кряжъ, составляющій водораздѣлъ, имѣть незначительную высоту, а грунты

*) Столь же очевидно, что никакого значенія нельзя признавать и за выдвинутымъ въ послѣднее время предположеніемъ направить Кахетинскую дорогу отъ Тифлиса въ сторону Гомборскаго перевала. Сколько нибудь внимательное изслѣдованіе карты указываетъ, что сооруженіе дороги встрѣтило бы здѣсь затрудненія, непреодолимыя для дорогъ мѣстнаго значенія; свойства грунтовъ здѣсь также чрезвычайно неблагопріятны; мѣстное значеніе соединительного пути было бы также несравненно менѣе благопріятно, чѣмъ по Южному варіанту. Кромѣ того, на возможность осуществленія варіанта въ направленіи Гомборскаго перевала, нѣть оснований разсчитывать, ибо произведенія на мѣстѣ рекогносцировки побудили и инженера Пушечникова, и инженера Романова отказаться отъ этого прямаго (но очень рѣдко возможнаго къ осуществленію въ горной мѣстности) и наиболѣе короткаго пути и трассировать дорогу въ обходъ неодолимыхъ препятствій.

Все это съ полной несомнѣнностью установлено результатами прроверочной рекогносцировки, исполненной въ текущемъ году по порученію Намѣстника.

устойчивѣе, чѣмъ въ другихъ направленіяхъ. Оба эти фактора обеспечиваютъ возможность ограничиться здѣсь минимальными средствами на сооруженіе дороги и, вмѣстѣ съ тѣмъ, должны наиболѣе выгодно отразиться на эксплоатационныхъ расходахъ.

По Сѣверному направленію, мѣстность, почти на всемъ протяженіи до Ахмети, весьма мало производительна; населеніе здѣсь весьма незначительное; съ постройкой дороги здѣсь можетъ получить развитіе, почти исключительно, лѣсной промыселъ; цѣнныхъ строительныхъ лѣсныхъ материаловъ здѣсь, однако, почти нѣть; преобладаетъ, при томъ, букъ, пригодный въ обширныхъ размѣрахъ только на дрова. Къ тому же, мѣстность въ районѣ Сѣвернаго варіанта, чрезвычайно пересѣченная, поэтому, ширина полосы, которая можетъ быть обречена на вырубку лѣса подъ дрова, будетъ весьма незначительна и лѣсъ былъ бы здѣсь уничтоженъ въ самый короткій срокъ, послѣ чего мѣстное значеніе дороги было бы сведено почти къ нулю. Перевалы здѣсь пришлось бы пересѣкать на огромной высотѣ, при условіяхъ трассированія дороги весьма трудныхъ и при грунтахъ весьма слабыхъ.

Только что высказанныя соображенія должны, повидимому, привести къ заключенію, что проложеніе соединительного пути между Кахетинской линіей и главной линіей Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ чрезъ Тіонетскій уѣздъ, не отвѣчало бы интересамъ дѣла. Нельзя, однако, упускать изъ виду, что отказъ отъ сооруженія желѣзной дороги въ такомъ видѣ, оставилъ бы весь почти Тіонетскій уѣздъ въ томъ же, въ буквальномъ смыслѣ слова, безотрадномъ, въ отношеніи путей сообщенія, положеніи, въ которомъ онъ находится до настоящаго времени.

Обстоятельство это обусловливаетъ полную необходимость, въ случаѣ принятія опредѣленнаго рѣшенія вопроса о постройкѣ Кахетинской и Переяльной желѣзныхъ дорогъ, проложить къ станціямъ этихъ дорогъ, въ предѣлахъ Тіонетскаго уѣзда, такія гужевые дороги, которыя обеспечивали бы надежное, во всякое время года, внѣшнее сообщеніе уѣзда.

Принятіе правильнаго, въ этомъ отношеніи, рѣшенія едва ли не больше способствовало бы улучшенію здѣсь общаго положенія.

женія, чѣмъ прокладка желѣзнодорожнаго пути по Сѣверному варіанту.

Исходя изъ сего, надлежало бы не ограничиваться проложенiemъ желѣзнодорожнаго пути до Телава, какъ это было предположено въ 1893 году инженеромъ Пушечниковымъ, и какъ это высказываетъ въ своемъ предположеніи инженеръ Романовъ, а довести дорогу до того послѣдняго въ сѣверо-западномъ направлениіи пункта—селеніе Ахмети, гдѣ сооруженіе дороги не представить еще чрезвычайныхъ трудностей, а эксплоатациѣ дороги—значительныхъ расходовъ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію внѣшняго значенія, которое имѣль бы соединительный путь Сакобо—Тифлисъ, слѣдуетъ имѣть прежде всего въ виду, что, съ осуществленіемъ продолженія дороги отъ Сакобо къ Закаталамъ и далѣе на востокъ, участокъ Сакобо—Тифлисъ далъ бы наиболѣе короткое, дешевое и несравненно болѣе удобное сообщеніе всему этому району съ Тифлисомъ, а послѣ открытия движенія по Перевальной дорогѣ—и съ внутренними губерніями Имперіи. Такое исключительно выгодное положеніе участка Сакобо—Тифлисъ показываетъ, что здѣсь должна оказаться и наибольшая доходность всей Кахетинской сѣти, которая только и можетъ привлечь къ дѣлу средства, необходимыя для осуществленія предпріятія при условіяхъ, требующихъ наименьшихъ пожертвованій со стороны Государства.

Это послѣднее положеніе необходимо правильно оцѣнить и при установлениі того типа дороги, который можетъ быть признанъ отвѣщающимъ, въ данномъ случаѣ, дѣйствительнымъ потребностямъ дѣла.

Транзитнаго значенія ни одинъ изъ разсмотрѣнныхъ выше варіантовъ Кахетинской сѣти имѣть не можетъ. Путь отъ Евлаха до Тифлиса, чрезъ Кахетинскую дорогу, даже при осуществленіи Южнаго варіанта, былъ бы все-же и длиннѣе и, по эксплоатационнымъ условіямъ, труднѣе, чѣмъ по существующему пути Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Транзитное сообщеніе отъ Евлаха чрезъ Перевальную дорогу съ внутренними губерніями, даже въ случаѣ сооруженія сѣвернаго (наиболѣе короткаго для транзита) варіанта Кахетинской дороги, по условіямъ трассированія его черезъ два промежуточныхъ, весьма высокихъ перевала, было бы также, во всѣхъ отно-

шеніяхъ, несравненно менѣе удобно и выгодно, чѣмъ сообщеніе черезъ посредство главной линіи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Тифлисъ.

Поэтому, сѣть Кахетинскихъ дорогъ, даже при условіи примыканія ея обоими концами къ магистральнымъ линіямъ, въ первые годы по открытии на ней движенія, будетъ имѣть, хотя и весьма обширное и существенное, но все-же, главнымъ образомъ, мѣстное значеніе.

Многолѣтній опытъ эксплоатациї такихъ дорогъ показываетъ, что валовая доходность ихъ (и у насъ, и въ Западной Европѣ, и въ Америкѣ) весьма ограничена.

Разсчитывать на практическое осуществление Кахетинской дороги, при содѣйствіи частныхъ предпринимателей, можно, поэтому, только при слѣдующихъ условіяхъ: если, съ одной стороны, все устройство и оборудование дороги будетъ согласовано съ необходимостью удовлетворить той главнѣйшей потребности въ сообщеніи, которая можетъ обнаружиться въ первые годы по открытии ея эксплоатациї (при чемъ сама собою должны быть приняты во вниманіе условия послѣдовательного усиленія оборудования дороги, въ соответствии съ увеличеніемъ интенсивности сообщенія въ тѣхъ предѣлахъ, которыхъ можно ожидать); съ другой стороны, если, для проектируемой дороги, будетъ установлена такая схема тарифовъ, которая можетъ быть признана отвѣщающей правильному развитію производительности края и, въ то же время, способной обеспечить всему предпріятію надлежащіе финансовые результаты.

Экономическія изслѣдованія районовъ, которые имѣли бы тяготѣніе къ Кахетинской дорогѣ, производились Тифлисскимъ дворянствомъ, при содѣйствіи Управленія Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Данныя по сему предмету представлены были также княземъ Чавчавадзе и инженеромъ Симбергомъ при ходатайствѣ о дарованіи имъ права организовать Общество для постройки дороги. Инженеръ Андріановъ исходитъ изъ данныхъ, собранныхъ отчасти дворянствомъ, отчасти княземъ Чавчавадзе и инженеромъ Симбергомъ.

Къ наиболѣе выгоднымъ финансовымъ результатамъ по предпріятію, приводятъ расчеты инженера Андріанова, но даже и эти результаты (съ введеніемъ поправокъ по опредѣленію

эксплоатационныхъ расходовъ и при томъ курсъ реализаціи, на который можно, повидимому, разсчитывать въ ближайшее время) не оставляютъ сомнѣнія въ томъ, что осуществленіе и эксплоатациія предпріятія и въ томъ видѣ, какъ это предложено инженеромъ Андріановымъ, потребовало бы доплаты Обществу дороги со стороны Государственного Казначейства въ суммѣ значительно больше полумилліона рублей въ годъ.

При такихъ неблагопріятныхъ финансовыхъ результатахъ нельзя разсчитывать на отзывчивое къ нуждамъ населенія, успѣшное и экономическое функционированіе частной желѣзнодорожной дѣятельности.

Въ совершенно другомъ видѣ должны оказаться результаты дѣятельности частнаго желѣзнодорожнаго Общества въ дѣлѣ, которое способно дать предпринимателямъ выгоды, истекающія изъ правильной постановки самаго дѣла. Присущее частному предпріятію стремленіе достигнуть наибольшихъ выгодъ отъ его эксплоатациіи, будетъ всегда служить наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ непрерывно развивать потребности сообщенія районовъ, обслуживаемыхъ дорогой. Особенно важнымъ слѣдуетъ это признать для желѣзнодорожныхъ предпріятій, имѣющихъ существенное мѣстное значеніе. Вліяніе такихъ предпріятій ограничивается райономъ, по сравненію съ предпріятіями преимущественного транзитного значенія, ничтожнымъ, а это позволяетъ значительно расширить тѣ рамки (въ отношеніи установлена тарифовъ и общихъ условій эксплоатациіи дороги), въ которыхъ, по общегосударственнымъ соображеніямъ, необходимо ставить частныя общества, въ вѣдѣніи которыхъ находятся желѣзнодорожныя предпріятія существенного транзитного значенія.

Въ данномъ случаѣ рѣчь идетъ о развитіи въ краѣ весьма разнообразныхъ формъ производительности, съ одной стороны,—отвѣчающихъ мѣстнымъ исключительно богатымъ естественнымъ условіямъ, съ другой,—отвѣчающихъ потребностямъ такого крупнаго центра, какъ городъ Тифлісъ. Почва, очевидно, весьма благодарная для приложенія къ дѣлу личной инициативы въ самыхъ широкихъ предѣлахъ *).

*) Въ этомъ отношеніи всѣ преимущества должны быть признаны за частной желѣзнодорожной дѣятельностью. Благо-

Привлеченіе частныхъ средствъ къ сооруженію и эксплоатациіи Кахетинской желѣзной дороги не встрѣтило бы затрудненій въ ближайшее время лишь въ томъ случаѣ, если бы предприниматели могли разсчитывать получить на дѣйствительно затраченный ими капиталъ, уже въ сравнительно непродолжительномъ времени послѣ открытія движенія на

приятные по дѣлу финансовые результаты даютъ частнымъ обществамъ возможность во всякое время располагать средствами, необходимыми для развитія дѣла, съ цѣлью достижения желательныхъ успѣховъ. Въ противоположность этому, въ казенномъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ (не говоря уже о тѣхъ сложныхъ сношеніяхъ, которыя необходимы для введенія новыхъ мѣропріятій, невмѣщающихся полностью въ установленные шаблоны) средства, на это необходимыя, приходится предусматривать въ общемъ не менѣе, чѣмъ за два года впередъ. Не лучше положеніе въ этомъ отношеніи и въ частныхъ предпріятіяхъ, которыя фактически требуютъ доплатъ по дарованымъ имъ гарантіямъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, главный распорядитель дѣла и всѣ его сотрудники, прочно въ финансовомъ отношеніи поставленного частнаго предпріятія, имѣютъ возможность достигнутыми результатами въ короткій срокъ устанавливать и въ своихъ глазахъ, и въ глазахъ своихъ довѣрителей, цѣлесообразность мѣропріятій, принятыхъ ими на личную отвѣтственность, не прибѣгая, большей частью, ни къ какимъ письменнымъ разъясненіямъ. Въ казенномъ дѣлѣ разсчитывать на это нѣть никакой возможности. Отсюда прямой выводъ: при правильной постановкѣ дѣла (въ предпріятіяхъ рассматриваемой категоріи), личная инициатива всѣхъ органовъ частнаго Общества можетъ получить несравненно большее развитіе, а въ результатѣ дѣло, для казны убыточное, можетъ оказаться въ рукахъ частнаго Общества даже и очень доходнымъ. Само собою, совершенно необходимо обставить, при этомъ, дѣло такъ, чтобы выгоды частнаго Общества не обуславливались введеніемъ тарифовъ (или какихъ либо иныхъ мѣропріятій), неотвѣчающихъ дѣйствительнымъ интересамъ края и населенія, обслуживаемаго предпріятіемъ. Установление надлежащаго наблюденія за этимъ и своевременное устраненіе нежелательныхъ явлений (опять же въ предпріятіяхъ,

дорогъ, хотя бы такой доходъ, который даетъ государственная рента. Положение современного денежного рынка таково, что на реализацию 4% бумагъ выше 70 за 100 разсчитывать нечтъ оснований, а это составляетъ уже за округлениемъ 6%.

Представленные до настоящаго времени расчеты, какъ сказано, исключаютъ всякую возможность полагать, что, при

о которыхъ идетъ рѣчь) не можетъ, однако, встрѣтить серьезныхъ затрудненій, такъ какъ необходимость при этомъ, для частнаго Общества отказываться, подъ вліяніемъ соотвѣтствующаго воздействиія, отъ мѣропріятій, которыя могутъ оказаться фактически неотвѣчающими интересамъ края и населенія, соединена была бы съ новой ломкой дѣла и, кромъ того, обращала бы произведенныя за счетъ предпріятія расходы въ не-производительные. Это, уже само по себѣ, въ значительной степени способно служить къ такому общему направленію дѣла, которое можетъ быть признано наиболѣе правильнымъ. Необходимо, однако, замѣтить, что воздействиіе, которое можетъ быть направлено на уменьшеніе тарифныхъ ставокъ и т. п., должно быть ограничено дѣйствительной потребностью обеспечить интересы края и населенія. Неправильная постановка дѣла въ этомъ отношеніи способна привести къ самымъ печальнымъ результатамъ. Блестящіе финансовые результаты, хотя бы Рязанско-Козловской желѣзной дороги, вызвали такое воздействиіе со стороны фиска на Общество этой дороги, которое привело къ чрезмѣрному расширенію предпріятія. Въ результатѣ опасенія, что, при выкупѣ небольшаго предпріятія, казнѣ пришлось бы уплатить акціонерамъ весьма большія суммы, привели къ тому, что теперь казна поставлена въ необходимость расходовать, по тому же предпріятію, уже ежегодно, суммы едва-ли не превышающія ту, которая признавалась нежелательной даже какъ единовременная; на ряду съ этимъ держатели акцій разорены.

Послѣдній результатъ слѣдуетъ признать особенно печальнымъ, такъ какъ онъ представляетъ явленіе въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ далеко не единичное и стойть въ прямомъ противорѣчіи съ настойчиво выдвигаемой, въ послѣднее время, необходимостью привлечь частныя средства къ расширенію желѣзнодорожной сѣти.

предположенномъ предпринимателями типѣ дороги, а также схемѣ эксплоатаціи и тарифовъ, предпріятіе можетъ въ первые годы открытія движенія, дать подобный результатъ.

Чтобы приблизиться къ удовлетворительному разрѣшенію заданія, необходимо принять въ расчетъ слѣдующее:

Кахетинская дорога, какъ уже замѣчено, въ теченіи значительного ряда лѣтъ послѣ открытія на ней движенія, будетъ имѣть, главнымъ образомъ, мѣстное значеніе и весь обслуживаемый ею районъ, въ теченіи всего этого времени, будетъ имѣть тяготѣніе къ Тифлису. Обстоятельство это позволяетъ, безъ всякаго ущерба для дѣла, въ первое время, не вводить дорогу въ прямое безперегрузочное сообщеніе со всею сѣстью.

Нельзя, конечно, отрицать, что, уже и съ первыхъ лѣтъ эксплоатаціи дороги, въ прямыхъ интересахъ развитія отдѣльныхъ видовъ промышленности, наиболѣе отвѣчающихъ природнымъ условіямъ края, можетъ представиться не только желательнымъ, но и настоятельнымъ устраниТЬ тѣ затрудненія, которые встрѣтили бы торговля и расчеты между отправителями и получателями, вслѣдствіе необходимости производить переотправку грузовъ прямаго сообщенія и перегрузку ихъ въ Тифлисъ. Однако, при незначительной сравнительно потребности въ прямомъ сообщеніи, дѣйствительныя затрудненія, которые могутъ быть связаны съ изолированнымъ, какъ бы, положеніемъ дороги, могли бы быть устранены, безъ ущерба финансовымъ результатамъ по предпріятію, организацией, въ случаѣ надобности, особаго отвѣтственнаго комісіонерства, которое, на опредѣленныхъ условіяхъ, могло бы производить всѣ операции, связанныя съ установленіемъ перегрузочного сообщенія, включая въ это расчеты съ дорогами по отправкамъ, по наложеннымъ платежамъ и т. п.

Разрѣшеніе задачи въ такомъ видѣ дало бы, въ то же время, возможность привлечь къ дѣлу финансовыхъ учрежденій, достаточно сильныхъ для оказанія, въ случаѣ надобности, содѣйствія развитію и улучшенію въ краѣ специальныхъ видовъ промышленности (организація сбыта въ городѣ Тифлисѣ продуктовъ молочного хозяйства, винодѣліе, производство шелка и т. п.). Въ рукахъ правильно поставленнаго и прочнаго въ



финансовомъ отношении комісіонерства, при установлениі соотвѣтствующихъ обязательныхъ отношеній его къ Управлѣнію дорогой, послѣднее, въ коммерческихъ данныхъ комисіонерства, имѣло бы, кромѣ того, возможность почерпать материалъ, необходимый для того, чтобы успѣшно идти на встрѣчу удовлетворенію дѣйствительнымъ потребностямъ края въ улучшениі условій сообщенія.

Подобная организація дѣла дала бы возможность прийти и къ наиболѣе разумному сокращенію эксплоатационныхъ расходовъ по сооруженію и оборудованію дороги.

Послѣднее необходимо признать особенно существеннымъ, ибо на дорогахъ, не только со слабымъ, но даже съ умѣреннымъ размѣромъ движенія, ежегодный расходъ по уплатѣ процентовъ на капиталъ и по его погашенію имѣеть первенствующее значеніе.

Стоймость сооруженія дороги нормальной колеи, съ весьма облегченными техническими условіями, по проекту инженера Романова, опредѣлилась, безъ подвижнаго состава, болѣе 58.000 рублей съ версты, что съ подвижнымъ составомъ дастъ 65.000 рублей (инженеръ Романовъ ограничиваетъ ее до 61.000 рублей).

Какъ сказано, стоймость эта должна оказаться несомнѣнно значительно больше для Сѣвернаго варианта.

По приведенному выше расчету, расходъ на уплату процентовъ и погашеніе этого поверстнаго капитала долженъ составить 3.900 рублей, тогда какъ инженеромъ Андріановымъ поверстный эксплоатационный расходъ исчисленъ въ суммѣ нѣсколько менѣе 2.100 рублей. Хотя послѣдній расходъ, въ дѣйствительности, долженъ оказаться значительно большимъ, но сравненіе обѣихъ вышеприведенныхъ цифръ, все-же указываетъ на то чрезвычайное обремененіе предпріятія со слабымъ движениемъ, которое является результатомъ отсутствія надлежащаго, такъ сказать, соотвѣтствія между стоймостью сооруженія и оборудованія дороги и размѣромъ ожидаемаго на ней движенія.

Къ болѣе удовлетворительному результату можно, повидимому, подойти, возвращаясь къ предположенію, построить дорогу узкоколейной, принятому въ проектѣ инженеромъ Пушечниковымъ въ 1893 году.

Поверстная стоймость сооруженія и оборудованія узкоколейной Кахетинской дороги опредѣлена была инженеромъ Пушечниковымъ приблизительно въ 33.000 рублей. Эта поверстная стоймость должна несомнѣнно понизиться, если узкоколейная дорога будетъ трассирована въ общемъ направленіи, принятомъ инженеромъ Романовымъ, такъ какъ наиболѣе трудный перевальный участокъ былъ бы въ этомъ случаѣ короче, а общая длина линіи значительно больше, даже при доведеніи ея только до города Телава. Еще болѣе благопріятный результатъ получился бы при продолженіи дороги до селенія Ахмети, такъ какъ при этомъ, протяженіе сравнительно легкихъ участковъ дороги увеличилось бы еще на 25 верстъ.

Въ томъ же направленіи оказалось бы вліяніе и допущеніе на дорогѣ устройства полотна не подъ нормальную, а подъ узкую колею. Для оцѣнки этого послѣдняго соображенія, необходимо имѣть въ виду, что инженеръ Пушечниковъ проектировалъ полотно дороги нормальной колеи, допуская при этомъ радиусы въ 70 сажень. При такихъ условіяхъ, переходъ отъ узкой колеи къ нормальной, надлежитъ признать безцѣльнымъ, какъ исключающей возможность введенія дороги въ безперегрузочное сообщеніе со смежными дорогами. Между тѣмъ, для узкой колеи могли-бы быть допущены и радиусы въ 30 сажень, что дало бы возможность весьма существенно понизить стоймость сооруженія дороги.

Хотя, подъ совокупнымъ вліяніемъ только что приведенныхъ факторовъ, строительная стоймость дороги, по исполнительному проекту, могла бы быть значительно понижена противъ проекта, составленного инженеромъ Пушечниковымъ, но совершенно необходимо считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что въ расцѣнку введено слишкомъ слабое общее оборудование дороги, а единичныя цѣны почти на всѣ работы и поставки чрезмѣрно понижены.

Въ виду всего вышезложенного, впредь до составленія исполнительнаго проекта и расцѣнки, поверстную стоймость Кахетинской дороги, надлежало бы, изъ осторожности, принимать не менѣе чѣмъ въ 35.000 рублей.

Въ какой мѣрѣ узкоколейная дорога могла бы оказаться способной обслужить дѣйствительныя потребности Кахетіи въ

созданіи новаго сообщенія, можно усмотрѣть изъ того, что, по расчету предпринимателей, въ одну сторону количество грузовъ, въ первыя годы эксплоатаціи дороги, даже съ постройкой участка дороги къ Закаталамъ, не превосходило бы 10.000.000 пудовъ. Такъ какъ товарный поѣздъ узкоколейной дороги можетъ поднять въ среднемъ не менѣе 10.000 пудовъ, а, по чрезвычайному разнообразію произведеній Кахетіи, слѣдуетъ ожидать, что интенсивность движенія должна здѣсь оказаться весьма равномѣрной, то, для всего предложенаго количества грузовъ, потребовалось бы назначеніе, даже на участкѣ съ наибольшей густотой движенія (Сакобо—Тифлісъ), менѣе 4-хъ паръ поѣздовъ въ сутки.

Въ дѣйствительности положеніе должно оказаться даже выгоднѣе, такъ какъ, на всемъ участкѣ Ахмети—Сакобо и на большей части протяженія участка Сакобо—Тифлісъ, груженые поѣзда слѣдовали бы почти исключительно подъ уклонъ; въ то же время, въ направленіи грузового движенія, горные уклоны сосредоточены инженеромъ Романовымъ на незначительномъ протяженіи отъ Сакобо, гдѣ пришлось бы устроить главное депо паровозовъ, почему обслуживание поѣздовъ на этомъ участкѣ двойной тягой не обусловило бы сколько нибудь существенного повышенія расходовъ, зависящихъ собственно отъ движенія, а между тѣмъ обеспечило бы поѣздамъ всей дороги значительно большую подъемную способность.

Задаваясь, при самомъ сооруженіи дороги, площадками для устройства, въ случаѣ надобности, дополнительныхъ остановочныхъ пунктовъ, можно, безъ всякихъ усложненій, довести пропускную способность узкоколейной дороги до 12 и болѣе паръ товарныхъ поѣздовъ въ сутки, что, само собою, обеспечить успѣшную перевозку свыше 25.000.000 пудовъ въ годъ. Поэтому, едва-ли можно признать умѣстными опасенія, что пропускная способность узкоколейной дороги, оказалась бы недостаточной для обеспеченія дѣйствительныхъ потребностей края. Срочность сообщенія по узкоколейной дорогѣ можно считать, при данныхъ условіяхъ, лишь немного уступающей той, которая могла бы быть достигнута на дорогѣ нормальной колеи, съ облегченными техническими условіями. Средняя скорость пассажирскаго движенія можетъ быть принята, для

благоустроенной узкоколейной дороги, не менѣе чѣмъ въ 20 верстъ въ часъ, тогда какъ для облегченного типа горной дороги нормальной колеи, не болѣе 25 верстъ въ часъ. Все протяженіе дороги составило бы 230 верстъ, а потому потеря времени при узкоколейной дорогѣ, даже для конечнаго пункта, не превзошла бы 2-хъ часовъ.

Нельзя, однако, упускать изъ виду, что эксплоатаціонные расходы, переведенные на пудъ перевозимаго груза, при значительной густотѣ движенія, въ общемъ, для узкой колеи выше, чѣмъ для нормальной. Поэтому, въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ (когда въ общемъ ежегодномъ расходѣ по предпріятію, преимущественное значеніе, вслѣдствіе значительнаго увеличенія интенсивности движенія, окажется за эксплоатаціонными расходами, зависящими отъ движенія) можетъ возникнуть вопросъ о переходѣ отъ узкоколейной дороги къ дорогѣ нормальной колеи. Обстоятельство это совершенно необходимо имѣть въ виду при составленіи проекта дороги и назначать устройство нижняго строенія дороги по трассу узкой колеи лишь тамъ, гдѣ это можетъ быть оправдано достижениемъ такихъ существенныхъ сбереженій по сооруженію дороги, которая могутъ быть дѣйствительно оправданы финансовыми соображеніями.

Нѣтъ особыхъ основаній опасаться, что и расходы по приобрѣтенію рельсъ, переводовъ пути, подвижнаго состава и т. п. для узкой колеи могутъ позднѣе оказаться совершенно непроизводительными. Прежде всего, дѣйствительная необходимость перейти къ нормальной колеѣ, можетъ обнаружиться лишь черезъ десятки лѣтъ, когда затраченныя на рельсы и подвижной составъ суммы, въ значительной степени, будутъ погашены, а за симъ, по топографическимъ условіямъ, необходимость въ развитіи узкоколейной сѣти желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ, обнаружится въ самомъ непродолжительномъ времени. Изъятые изъ службы на Кахетинской дорогѣ рельсы, переводы, подвижной составъ и т. п., нашли бы, поэтому, несомнѣнныи и неотлагательный сбытъ въ предѣлахъ самаго Закавказья.

Исходя изъ приведенныхъ выше соображеній, слѣдуетъ придти къ заключенію, что на оплату процентовъ и погашеніе по предпріятію, въ случаѣ сооруженія узкоколейной дороги,

потребовался бы ежегодно поверстный расходъ уже только въ 2.100 рублей. Что касается эксплоатационныхъ расходовъ, то таковые, при облегченіяхъ, которыхъ могли бы быть допущены въ оборудованіи дороги зданіями, сооруженіями и проче, на все время, пока размѣръ движенія не будетъ превосходить 4-хъ паръ поѣздовъ въ сутки, при условіи введенія, гдѣ окажется необходимость, лишь дневной службы, а также при отсутствіи необходимости вводить прямое сообщеніе и расчеты по нему, можно принять, для первыхъ лѣтъ эксплоатациіи, не болѣе 1. 500—2.000 рублей на версту. Такимъ образомъ, общій поверстный ежегодный расходъ по предпріятію можно ожидать въ размѣрѣ 3.600—4.100 рублей на версту.

Переходя къ выясненію вопроса о томъ, въ какой мѣрѣ вышеупомянутые расходы, по обоимъ типамъ дорогъ, могли бы быть оправданы ожидаемымъ доходомъ, необходимо имѣть прежде всего въ виду, что, съ этой стороны, въ представленныхъ предпринимателями изслѣдованіяхъ, вопросъ разработанъ весьма мало. Данныя, собранныя Дворянствомъ, въ свою очередь, въ значительной степени устарѣлы. Болѣе поздніяя данная, хотя, какъ сказано, почерпнуты изъ мало достовѣрныхъ, по крайней мѣрѣ для данного момента, источниковъ, доставлены въ 1903 году инженеромъ Андріановымъ. Этотъ предприниматель предлагаетъ довести дорогу до Телава и построить вѣтвь отъ станціи Гурджаани до Закаталь. Протяженіе всей сѣти авторъ предложения принимаетъ въ 240 верстъ, а, по приведеннымъ въ его запискѣ нормамъ, средній доходъ съ версты опредѣляется, за округленіемъ, въ 4.000 рублей. Если этотъ же доходъ принять и для собственно Кахетинской дороги (безъ вѣтви на Закаталы), то слѣдуетъ прийти къ заключенію, что постройка Кахетинской дороги, съ узкой колеей, будетъ способна обеспечить предпринимателямъ принятую въ расчетъ доходность уже въ ближайшіе годы по открытіи на ней движенія.

Если бы, однако, только что приведенные коммерческие результаты по предпріятію, при ближайшемъ разслѣдованіи, оказались, для дороги съ узкой колеей менѣе благопріятными, то, для прочной постановки предпріятія, въ первые годы открытия движения, можно было бы допустить временное незначительное повышение мѣстныхъ товарныхъ тарифныхъ ставокъ

съ тѣмъ, чтобы со стороны Государственного Казначейства не потребовалось бы никакихъ денежныхъ затратъ по гарантіи.

Такая постановка дѣла имѣть весьма важное значеніе, такъ какъ при ней руководители частнаго предпріятія будутъ поставлены въ необходимость изыскивать средства къ достижению наилучшихъ финансовыхъ результатовъ для общества дороги въ возможно отзывчивомъ отношеніи къ нуждамъ населенія и, въ собственныхъ интересахъ, избѣгать необходимости фактически пользоваться гарантіей.

Въ совершенно иномъ видѣ представилось бы дѣло, въ случаѣ постройки дороги нормальной колеи, даже при тѣхъ облегченныхъ условіяхъ, которые внесены въ проектъ инженеромъ Романовымъ. Эксплоатационные расходы, по сравненію съ дорогой узкоколейной, повысились бы при этомъ, во всякомъ случаѣ, не менѣе чѣмъ на 500 рублей съ версты и составили бы не менѣе 2.600 рублей; на уплату 0% и погашеніе капитала потребовался бы расходъ уже въ 3.900 рублей; а въ общей сложности на версту дороги—6.500 рублей. Такимъ образомъ, недовыручка, для доведенія доходности по предпріятію до принятыхъ въ расчетъ нормъ, составила бы 2.500 рублей на версту, что, при протяженіи дороги въ 230 верстъ, даетъ 575.000 рублей. Подобный дефицитъ пополнить разумнымъ, при томъ кратковременнымъ, повышеніемъ тарифныхъ ставокъ мѣстного сообщенія, уже не мыслимо, ибо ставки оказались бы, очевидно, столь высокими, что исключали бы, для населенія, всякую возможность пользоваться желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ, по крайней мѣрѣ для перевозки массовыхъ грузовъ, а это, въ свою очередь, понизило бы доходность дороги.

Если бы дорога была присоединена къ сѣти казенныхъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, то это, естественнымъ образомъ, поставило бы Управлѣніе дороги въ необходимость вводить и на Кахетинской дорогѣ тѣ же общіе приемы по эксплоатациіи дорогъ, которые дѣйствуютъ на всей сѣти. Это, въ свою очередь, чрезвычайно затруднило бы введеніе упрощенныхъ приемовъ при такихъ условіяхъ, которыхъ могли бы быть признаны способными, безъ излишнихъ расходовъ, удовлетворять дѣйствительнымъ потребностямъ края. Въ результатахъ, при такой постановкѣ дѣла, разматриваемый, съ этой

стороны, дефицитъ, при казенномъ Управлениі сѣтью, несомнѣнно, превзошелъ бы 700.000 рублей въ годъ *).

*) Не лучшихъ результатовъ можно было бы ожидать и въ томъ случаѣ, если бы постройка и эксплоатациѣ Кахетинской дороги нормальной колеи, была предоставлена частному обществу, при условіи дарованія ему полной гарантіи изъ средствъ Государственного Казначейства. Ничтожность чистаго дохода, на который можно разсчитывать отъ эксплоатациї дороги, свидѣтельствуетъ, что общество многіе годы должно было бы фактически пользоваться доплатами изъ Государственного Казначейства, которая, однако, служили бы къ значительному накопленію долговъ общества казнѣ. Это, въ свою очередь, еще больше отдаляло бы тотъ моментъ, къ которому можно было бы разсчитывать на получение акціонерами суперъ-дивиденда. Между тѣмъ, это послѣднее условіе должно быть признано непремѣннымъ для правильно поставленного коммерческаго предпріятія. Внѣ сего, представители акціонеровъ, т. е. фактические распорядители дѣла, не могутъ быть серьезно заинтересованы въ достижениіи наилучшихъ результатовъ по эксплоатациї предпріятія. Выгоды отъ внесенія въ дѣло частной инициативы, при этомъ, естественнымъ образомъ, исчезаютъ. Еще печальнѣе, что, при такихъ условіяхъ, въ частномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ создается почва, удобная для достижениія интересовъ, не только не истекающихъ изъ стремленія достигнуть наилучшей постановки дѣла, но даже прямо ей противоположныхъ.

Не могъ бы, въ данномъ случаѣ, найти примѣненіе и компромиссъ, въ видѣ гарантіи государствомъ только по облигациямъ доплатъ, для доведенія прибыли до опредѣленныхъ размѣровъ, къ той части чистаго дохода, которая пришлась бы на облигациі, послѣ пропорціонального распределенія чистаго дохода между акціями и облигациями. При подобной постановкѣ дѣла, акціонеры могли бы получить на затраченный капиталъ никакъ не болѣе $1\frac{1}{2}\%$, и должны были бы этимъ довольствоваться многіе годы. Очевидно, что предприниматели, даже при наиболѣе желательной въ интересахъ фиска постановкѣ дѣла, могли бы вступить въ подобное предпріятіе, только при условіи, что дѣйствительныя ихъ затраты на ак-

Если, поэтому, расцѣнка сооруженія дороги нормальной колеи, сдѣланная инженеромъ Романовымъ, можетъ быть

ци не превысили бы одного рубля на четыре номинальныхъ. Такъ какъ, однако, на подобную постановку дѣла разсчитывать нѣтъ никакихъ основаній, то, внося въ дѣло, при самой его реализації, 100 за 100, предприниматели этимъ самымъ должны обеспечить себѣ: и своевременный возвратъ излишне переданныхъ, при такихъ условіяхъ, денегъ, и, кроме того, полученіе соответствующаго вознагражденія за организацію дѣла и за принятый на себя рискъ.

Коммерческая сторона самаго дѣла исключаетъ предложеніе о возможности осуществить такой возвратъ за счетъ прибылей по предпріятію, поэтому, единственнымъ къ тому средствомъ могла бы служить такая общая постановка дѣла, при которой предпринимателямъ обеспечена была бы возможность встать въ положеніе полныхъ распорядителей, какъ акціонерного, такъ и облигационаго капитала, при условіи такого искусственного увеличенія послѣдняго, которое позволяло бы распорядителямъ, ко времени открытия дороги для эксплоатациї, безпрепятственно вернуть не только весь затраченный капиталъ, но воспользоваться, въ видѣ вознагражденія, и частью облигационаго капитала.

Къ какимъ печальнымъ послѣствіямъ для государственного Казначейства можетъ привести такая постановка дѣла едва-ли нужно пояснять.

На удовлетворительный исходъ нельзя, очевидно, разсчитывать и въ томъ случаѣ, если бы предположено было чистый доходъ обращать предварительно на выдачу прибыли по облигациямъ (гарантированнымъ или нѣтъ,—безразлично), а въ прибыль по акціямъ обращать лишь свободный остатокъ послѣ полной оплаты облигаций.

Не говоря уже о томъ, что потери по реализаціи капитала возрасли бы при этомъ до чрезвычайныхъ размѣровъ и поставили бы государство въ крайне тяжелое положеніе, при необходимости, по общегосударственнымъ соображеніямъ, произвести выкупъ предпріятія, слѣдуетъ имѣть въ виду, что, такъ какъ, при такомъ варіантѣ, акціонеры никакимъ образомъ не могли бы разсчитывать на полученіе какой либо при-

признана, въ общемъ, правильной, то ежегодный дѣйствительный расходъ казны по Кахетинской дорогѣ, долженъ быть, во всякомъ случаѣ, составить не менѣе 700.000 рублей.

Изложенные выше діаметрально, такъ сказать, противоположные, во всѣхъ отношеніяхъ, результаты, которыхъ слѣдуетъ ожидать отъ сооруженія Кахетинской линіи по типу дорогъ нормальной и узкой колеи, объясняются главнымъ образомъ тѣмъ, что произведенными изслѣдованіями поверхстная стоймость дороги нормального типа опредѣлилась въ суммѣ 65.000 рублей, а узкоколейной въ 35.000 рублей. Если принять въ соображеніе, что изслѣдованія исполнены были инженерами, въ дѣлѣ производства изысканій, опытными, то едва ли можно остановиться на мысли, что повторныя изысканія способны измѣнить то общее заключеніе по дѣлу, которое, въ данномъ случаѣ, повидимому, само напрашивается.

Измѣнить это заключеніе могли бы только болѣе тщательныя коммерческія изслѣдованія, если бы они обнаружили такія упущенія въ произведеныхъ изслѣдованіяхъ, которые, при введеніи соотвѣтствующихъ поправокъ, выяснили бы, что и при принятой инженеромъ Романовымъ поверхстной стоимости дороги, предпріятіе не потребовало бы большихъ жертвъ со стороны Государственного Казначейства.

Рассчитывать на подобный результатъ опять же нѣть оснований, ибо, хотя изслѣдованія, произведенныя при содѣйствіи коммерческой агентуры Закавказскихъ дорогъ, должны быть признаны устарѣлыми, но въ расчетахъ инженера Андрианова это обстоятельство въ значительной степени учтено.

Новыя коммерческія изслѣдованія, въ отношеніи вопроса о постройкѣ дороги нормальной колеи, могутъ поэтому, дать лишь отрицательный, казалось бы, результатъ. На ряду съ этимъ, новыя коммерческія изслѣдованія, а въ соотвѣтствіи съ ними и новыя техническія изслѣдованія, вопроса о направлении узкоколейной дороги, непосредственно отъ Тифлиса въ Кахетію и Закатальскій округъ, могутъ привести къ слѣдующимъ выводамъ:

1) По значенію своему, Кахетинская желѣзная дорога не

были собственно по дѣлу, то въ ихъ рукахъ распоряженіе всѣмъ дѣломъ оказалось бы въ самомъ печальному положеніи.

можеть быть рассматриваема какъ подъѣздной путь, а имѣла бы весьма серьезное государственное значеніе.

2) Сооруженіе Кахетинской дороги съ колеей нормальной ширины, хотя бы и при значительно облегченныхъ техническихъ условіяхъ, вызвало бы столь значительный недоборъ доходовъ для оплаты процентовъ и погашенія капитала предпріятія, что это исключаетъ возможность разсчитывать на осуществленіе его привлечениемъ къ дѣлу частной ініціативы и частныхъ средствъ.

3) Сооруженіе узкоколейной желѣзной дороги, непосредственно отъ города Тифлиса, черезъ Сакобо, по всему протяженію Кахетіи долиной Алазани, черезъ городъ Телавъ, до селенія Ахмети, должно оказаться способнымъ удовлетворить насущнѣйшимъ интересамъ, какъ города Тифлиса, такъ и, съ одной стороны,—всего района Тіонетскаго уѣзда, который обслуживался бы варіантомъ съвернаго направлениія Кахетинской дороги, съ другой стороны,—частіи Закатальскаго округа къ востоку отъ Сакобо до Закаталъ.

4) Предпріятіе это, въ рукахъ надлежащимъ образомъ организованного частнаго общества, должно оказаться въ такой мѣрѣ выгоднымъ съ финансовой стороны, что предприниматели, въ правильной постановкѣ вопроса о возможно отзывчивомъ удовлетвореніи нуждъ края и населенія, должны будутъ искать и наиболѣе рационального разрѣшенія финансовыхъ интересовъ самаго общества дороги.

5) При такой постановкѣ дѣла, которая усматривается изъ вышеизложеннаго, финансовые результаты по предпріятію должны оказаться, уже въ ближайшіе годы по открытіи движенія на дорогѣ, столь выгодными, что представляется совершенно необходимымъ, при самомъ установлѣніи договорныхъ условій съ частнымъ обществомъ на постройку и эксплоатацию дороги, предусмотрѣть: а)—участіе казны въ чистомъ доходѣ отъ предпріятія, по истеченіи определенного и, сравнительно, незначительного числа лѣтъ послѣ открытія на дорогѣ движенія, если въ пользу акціонеровъ будетъ оказываться прибыль, составляющая болѣе определенного размѣра процентовъ; б)—условія, при которыхъ общество обязано приступить къ развитію съти послѣдовательнымъ сооруженіемъ участковъ дороги отъ Сакобо къ Закаталамъ и далѣе на востокъ, куда

это, при заключеніи договоровъ съ Обществомъ, будетъ признано необходимымъ; в) — условія, при которыхъ Обществу можетъ быть поставлено въ обязательство приступить къ переходу отъ колеи узкой къ нормальной.

6) Тѣ же изслѣдованія должны, повидимому, привести къ заключенію, что, предполагаемая по пунктамъ 4 и 5 доходность предпріятія, окажется столь значительной, что гарантія, которая необходима для успешной реализаціи капитала по предпріятію, никакихъ дѣйствительныхъ расходовъ отъ казны не потребовала бы, даже и въ первые годы по открытіи движенія на дорогѣ.

Въ виду всего вышеизложеннаго, слѣдуетъ полагать, что рѣшеніе, принятое въ 1893 году построить узкоколейную Кахетинскую дорогу, должно быть признано, съ финансовой стороны по предпріятію, правильнымъ. Сооруженіе въ Кахетіи дороги нормальной колеи, возможно лишь въ томъ случаѣ, если, по общегосударственнымъ соображеніямъ, признано будетъ возможнымъ производить ежегодно изъ средствъ государственного Казначейства дополнительный расходъ въ суммѣ не менѣе 700.000 рублей, при томъ только по участку Тифлісъ—Сакобо—Ахмети.

Статья эта была уже закончена, когда агрономъ Артемій Симоновичъ Пираловъ далъ мнѣ возможность ознакомиться съ результатами специальныхъ экономическихъ изслѣдований, исполненныхъ подъ его непосредственнымъ руководствомъ въ 1906 и 1907 годахъ въ районѣ Южнаго варіанта Кахетинской дороги.

Изслѣдованія эти появятся въ печати въ непродолжительномъ времени и весьма существенно пополнятъ тотъ пробѣль, который исключалъ, до настоящаго времени, возможность, при сужденіяхъ о результатахъ эксплоатациіи дороги, исходить изъ опредѣленныхъ, разносторонне провѣренныхъ, данныхъ о наличной продуктивности Кахетіи и Закаталскаго округа.

Слѣдуетъ полагать, что, въ виду исключительного интереса, который представляеть правильное выясненіе вопроса о значеніи Кахетинской желѣзной дороги, не заставлять себя ждать появленіе въ печати подробнаго и всесторонняго анализа данныхъ, приводимыхъ въ изслѣдованіи А. С. Пиралова. Задача эта не можетъ составлять предмета настоящей статьи.

Однако, близкое знакомство автора съ краемъ, огромный трудъ, положенный имъ и его сотрудниками на послѣднія изслѣдованія, наконецъ, то обстоятельство, что, располагая данными своихъ предшественниковъ по изслѣдованію, А. С. Пираловъ, въ высокой степени использовалъ разнообразныя данныя послѣдняго времени о грузооборотѣ, котораго можно ожидать въ районѣ дороги, побуждаютъ смотрѣть на добытыя авторомъ данныя, какъ на наиболѣе достовѣрныя.

Конечные выводы приводятъ автора къ заключенію, что общее количество грузовъ, которыхъ слѣдуетъ ожидать въ первые годы эксплоатациіи дороги, составить около 9.250.000, а средняя валовая доходность составить около 4.600 рублей.

Позволительно, поэтому, утверждать, что послѣднія экономическая изслѣдованія подтверждаютъ вышеприведенныя соображенія о тѣхъ финансовыхъ результатахъ, которыхъ можно ожидать отъ постройки Кахетинской сѣти, какъ съ узкой, такъ и съ нормальной колеей.

Считаю необходимымъ указать еще, что изслѣдованія А. С. Пиралова даютъ возможность окончательно выяснить принципіальный вопросъ объ избраніи общаго направлениія Кахетинской дороги. Вѣдомость перевозокъ, приложенная къ изслѣдованію, указываетъ, что центральный пунктъ для всѣхъ отправокъ будетъ расположенъ между Сакобо и Телавомъ, при томъ ближе къ Сакобо. Растояніе отъ Тифліса до этого центрального пункта почти одинаково, какъ для Сѣвернаго, такъ и для Южнаго варіантовъ.

Однако, расходы, зависящіе отъ движенія, какъ сказано, вслѣдствіе исключительно тяжелаго профиля дороги по Сѣверному варіанту, были бы здѣсь значительно больше, чѣмъ по Южному. Поэтому, для достиженія сколько нибудь удовлетворительныхъ финансовыхъ результатовъ по предпріятію, пришлось бы по Сѣверному варіанту установить тарифы значительно болѣе высокіе, противъ тѣхъ, которые могли бы быть приняты для Южнаго. Это, само собою, значительно увеличило бы выгоды населенія отъ перевозокъ, при осуществленіі Южнаго варіанта и, въ то же время, существенно уменьшило бы расходы по предпріятію.

Отмѣчу, наконецъ, что изслѣдованія А. С. Пиралова не оставляютъ сомнѣнія въ томъ, что постройка Кахетинской же-

лѣзной дороги Южнаго варіанта, дала бы возможность обезпечить болѣе дешевымъ и лучшаго качества хлѣбомъ обширные районы Дагестанской области, расположенные на южномъ склонѣ Главнаго Кавказскаго хребта. Цѣль эта при постройкѣ дороги по Сѣверному варіанту можетъ быть, очевидно, достигнута: съ одной стороны, въ значительно меньшей степени, съ другой стороны, съ значительно большими расходами по доставкѣ хлѣба, какъ по причинѣ вышеупомянутой необходимости введенія болѣе высокихъ тарифовъ, такъ и потому, что для этихъ грузовъ протяженіе перевозокъ по Сѣверному варіанту было бы, кромѣ того, значительно больше.

И эти краткія указанія на соображенія, къ которымъ приводятъ изслѣдованія А. С. Пиралова, свидѣтельствуютъ, что они вполнѣ подтверждаютъ тѣ основные тезисы, которые приведены выше.

Въ заключеніе позволяю себѣ выразить увѣренность, что внимательный анализъ выводовъ А. С. Пиралова и внесеніе въ нихъ соответствующихъ измѣненій, послужить къ такому выясненію истиннаго значенія дороги, которое способно привести къ скорѣйшему осуществленію предпріятія, такъ долго и съ такимъ напряженіемъ ожидаемаго многочисленнымъ населеніемъ края, во всѣхъ отношеніяхъ, богато одаренного природой, но поставленнаго въ чрезвычайно тяжелыя экономическія условія, исключительно благодаря отсутствію необходимыхъ ему путей сообщенія.



Инженеръ Е. Вурцель.