

ЗАПИСКА

Пермской Городской Думы и Пермскаго
Биржевого Комитета

по вопросу: „о проведеніи новой желѣзной
дороги Екатеринбургъ - Нижний или
Екатеринбургъ - Казань“.

I.

Новыя желѣзныя дороги, намѣченныя въ минувшемъ году для соединенія Казани и Нижняго-Новгорода съ Пермскою желѣзною дорогою, проектированы въ нижеслѣдующихъ направленіяхъ. По проекту Московско-Казанскаго общества намѣчена линія отъ Казани чрезъ Малмыжъ, Сарапулъ и Красноуфимскъ съ выходомъ на Екатеринбургъ, а по другому варианту—чрезъ Малмыжъ, Ижевскъ, Воткинскъ и Осу съ выходомъ на ст. Ергачъ близъ Кунгура. По другому проекту Ѳ. А. Головина линія идетъ отъ Нижняго-Новгорода чрезъ Малмыжъ, Сарапулъ, Красноуфимскъ съ выходомъ на Екатеринбургъ. Два изъ этихъ направленій проектированы съ мостомъ чрезъ Каму въ Сарапулъ и одно съ мостомъ близъ г. Осы въ селѣ Галевѣ.

Всѣ перечисленные варианты изысканій должны быть признаны не только бесполезными для Пермскаго края, но и крайне вредными для благосостоянія города Перми, Пермской желѣзной дороги и тѣсно связаннаго съ ними судоходства по р. Камѣ.

Все это вмѣстѣ взятое, т. е. городъ, дорога и судоходство, будутъ парализованы перехватомъ сибирскихъ грузовъ новою частною желѣзною дорогою въ Екатеринбургъ, вслѣдствіе чего на казенной Пермской желѣзной дорогѣ отъ Екатеринбурга до Перми грузовое и пассажирское движеніе окажутся совершенно ничтожными; убытки Государственнаго Казначейства достигнутъ, какъ будетъ доказано ниже, громадныхъ размѣровъ, около 10 милліоновъ рублей ежегодно.

Промышленности и торговлѣ, быстро растущей теперь въ Перми, будетъ нанесенъ непоправимый

вредъ отъ устраненія города Перми съ главной артеріи путей сообщенія Россіи съ Сибирью.

Съ временъ глубокой старины до настоящаго времени Пермь служила главнымъ перевалочнымъ пунктомъ для грузовъ, идущихъ изъ Сибири въ Россію и обратно.

Масса грузовъ собирается въ Перми благодаря дешевизнѣ доставки водой и удобству пристанскихъ складовъ въ городѣ и предмѣстьѣ его Левшинѣ. Милліонныя сооруженія для складовъ и приспособленій для погрузки на суда создались здѣсь въ продолженіе многихъ десятилѣтій и обслуживаютъ перевалку товаровъ, расширяясь ежегодно.

Сюда же поступаютъ изъ Сибири въ урожайные годы милліоны пудовъ зернового хлѣба, который перегружается на водный путь, какъ самый дешевый, и отсюда идетъ дальше на заграничные рынки чрезъ Петербургскій и другіе Балтійскіе порты или по желѣзной дорогѣ на Котласъ и Архангельскъ.

Въ обратномъ направленіи изъ Перми идутъ всѣ транзитные грузы съ воднаго пути и мѣстные: кустарныя издѣлія, земледѣльческія орудія, широко распространенныя въ Сибири и удачно конкурирующія съ заграничными, а также экипажи, колеса, мебель, продукты первой необходимости народнаго хозяйства и даже хлѣбъ въ случаѣ неурожая такового въ Сибири.

Очевидно, что создавать на Камѣ гдѣ-нибудь въ Сарапулѣ или Осѣ, другой перевалочный пунктъ взамѣнъ Перми и тѣмъ убить все его значеніе,—нѣтъ никакихъ основаній.

Постройка новаго совершенно ненужнаго моста чрезъ Каму въ Сарапулѣ или Осѣ нанесла бы большой вредъ судоходству по Камѣ. Всякій мостъ чрезъ судоходную рѣку допускается только въ крайней необходимости, потому что ниже моста по теченію рѣки всегда образуются отмели, суживающія фарватеръ рѣки. Вслѣдствіе этого тутъ происходятъ аваріи судовъ, уносящія иногда цѣлыя состоянія судопромышленниковъ.

Для края совершенно достаточно существующаго желѣзнодорожнаго моста чрезъ Каму въ Перми.

Великое зло отъ второго моста на Камѣ, какъ для судоходства, такъ и для Пермской желѣзной дороги, будетъ состоять въ томъ, что всѣ сибирскіе грузы на Каму и съ Камы въ Сибирь будутъ не-

избѣжно поступать на частную желѣзную дорогу у моста въ Сарапулѣ или Осѣ; такъ какъ у казенной Пермской желѣзной дороги всѣ значительные грузы будутъ перехвачены въ Екатеринбургѣ, и движеніе сибирскихъ грузовъ на участкѣ Пермской желѣзной дороги Екатеринбургъ-Пермь будетъ ничтожно, тогда большимъ пароходамъ окажется невыгоднымъ работать до Перми. Это остановитъ развитіе рѣчного флота и со временемъ приведетъ его въ упадокъ такъ же, какъ и Пермскую желѣзную дорогу на участкѣ Екатеринбургъ-Пермь.

Судоходство по Камѣ и Волгѣ составляетъ національное русское дѣло. Оно возникло, окрѣпло и пышно расцвѣло благодаря энергіи и самобытному творчеству прибрежнаго населенія; оно превзошло въ развитіи американское рѣчное судоходство.

Неужели такой исконный русскій промыселъ, составляющій славу и гордость русскихъ людей, безспорный показатель народнаго благосостоянія и его творчества, долженъ быть разрушенъ и принесенъ въ жертву интересамъ акціонеровъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, вмѣстѣ съ казенными капиталами, перехваченными ими на участкѣ Екатеринбургъ—Пермь,—у казенной желѣзной дороги?

Доказательствомъ всему изложенному могутъ служить нижеслѣдующія цифровыя данныя изъ официальныхъ источниковъ, а именно:

1) Изъ отчета Пермской желѣзной дороги за 1909 годъ.

2) Изъ статистическихъ сводныхъ вѣдомостей той же дороги за тотъ же годъ.

и 3) Изъ разработанныхъ данныхъ статистическихъ отчетовъ Пермской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ.

II.

Государству потребовалось произвести весьма значительные расходы для созданія новой желѣзной дороги Сѣвернаго направленія изъ Россіи въ Сибирь; такъ имъ построены: 1) новая магистраль отъ С.-Петербурга до Вятки 1.156 верстъ, стоимостью въ 70 милліоновъ рублей, считая приблизительно цѣнность версты въ 60 тысячъ рублей. 2) Новая линія магистральнаго типа на Уралѣ между Пермью и Екатеринбургомъ чрезъ Кунгуръ въ обходъ высотъ Урала, которая обошлась казнѣ въ 32.374.376 руб.

80 к. 3) Разрѣшенъ кредитъ свыше 9 милліоновъ на приведеніе Пермь-Вятской линіи къ условіямъ магистрали и, наконецъ, 4) Предположены къ ассигнованію, начиная съ нынѣшняго 1911 г., крупныя суммы, около 1 милліона рублей, на оборудованіе транзитныхъ поѣздовъ на линіи Вятка-Екатеринбургъ новыми тяжелыми товарными паровозами типа 1—4—0.

Изъ имѣющагося на Пермской желѣзной дорогѣ статистическаго матеріала вытекаютъ нижеслѣдующія положенія:

1) Новая транзитная линія отъ Екатеринбурга на Нижній или Казань очень долгое время не будетъ въ достаточной степени обезпечена транзитнымъ грузомъ, чтобы имѣть возможность оплачивать %/о на затраченный капиталъ; что касается мѣстнаго груза, то рассчитывать на него едва-ли возможно въ сколько нибудь значительномъ количествѣ ибо проектируемая линія, идя къ востоку отъ Сарапула къ Екатеринбургу, проходятъ по неудобнымъ и потому малонаселеннымъ мѣстамъ за исключеніемъ области лишь около самаго Красноуфимска, что видно даже при бѣгломъ взглядѣ на географическую карту Пермской губерніи. Слѣдовательно, Государственное Казначейство окажется вынужденнымъ доплачивать гарантированныя проценты по облигаціямъ новой линіи.

2) Транзитный грузъ новой желѣзной дороги не явится новымъ грузомъ, такъ какъ онъ будетъ состоятъ исключительно изъ грузовъ, перехваченныхъ у казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, провозимыхъ теперь чрезъ Вятку—Пермь или Уфу—Челябинскъ и наоборотъ. Вслѣдствіе этого замѣтнымъ образомъ понизится доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; между тѣмъ налицо имѣется не использованный, во много разъ превышающій потребность, запасъ провозоспособности Пермской и Сѣверной желѣзныхъ дорогъ.

3) Съ открытіемъ новой частной транзитной линіи отъ Екатеринбурга на Казань или Нижній-Новгородъ существующія казенныя желѣзныя дороги, какъ Пермская, такъ и Самаро-Златоустовская будутъ всегда нуждаться въ ежегодныхъ крупныхъ доплатахъ со стороны Государственнаго Казначейства. Въ доказательство приводимъ здѣсь цифры транзитнаго движенія грузовъ по статистическимъ

даннымъ Пермской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ въ 1909 году ¹⁾.

По Пермской желѣзной дорогѣ прошло
изъ Сибири:

грузовъ малой скорости	6.447.183 пуд.
„ большой скорости, пассаж.	
и багажа	1.057.229 „

Въ Сибирь:

грузовъ малой скорости	5.355.499 пуд.
„ большой скорости, пассаж.	
и багажа	50.343 „

Всего . . . 12.910.254 пуд.

По Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ
изъ Сибири:

грузовъ малой скорости	11.076.315 пуд.
„ большой скорости, пассаж.	
и багажа	2.492.509 „

Въ Сибирь:

грузовъ малой скорости	18.805.654 пуд.
„ большой скорости, пассаж.	
и багажа	177.171 „

Всего . . . 32.551.649 пуд.

Въ общей сложности по двумъ названнымъ дорогамъ въ обоихъ направлѣніяхъ въ 1909 г. прошло грузовъ 45.461.903 пуда.

Эта общая цифра далеко ниже той, какая безъ преувеличенія допустима для одной только Пермской желѣзной дороги и ясно показываетъ преждевременность постройки новой линіи для сибирскаго транзита.

На новую линію должны будутъ поступить всѣ грузы, пробѣгъ которыхъ по ней окажется короче до Москвы противъ Пермской желѣзной дороги ²⁾. Такихъ грузовъ по разработаннымъ даннымъ въ статистическихъ отчетахъ Пермской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ предполагается:

По Пермской желѣзной дорогѣ изъ Сибири:

грузовъ малой скорости	2.406.000 п.
„ большой скорости, пассаж. и	
багажа	528.000 „

¹⁾ Изъ отчетовъ этихъ дорогъ за 1909 годъ.

²⁾ Чрезъ Чишму-Мелекесь будетъ короче на 90 вер.

въ Сибирь:

грузовъ малой скорости	1.388.000 п.
„ большой скорости, пассаж. и багажа	4.000 „
<hr/>	
Всего .	4.326.000 п.

По Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ
изъ Сибири:

грузовъ малой скорости	10.877.000 „
„ большой скорости, пассаж. и багажа	2.263.000 „

въ Сибирь:

грузовъ малой скорости	10.662.000 „
„ большой скорости, пассаж. и багажа	86.000 „
<hr/>	
Всего .	23.888.000 п.

Въ общей сложности по двумъ названнымъ дорогамъ грузовъ въ обоихъ направленихъ, въ округленныхъ цифрахъ 28.214.000 пудовъ уйдетъ на новую линію. Но этимъ не исчерпываются потери грузовъ Пермской и Самаро-Златоустовской желѣзныхъ дорогъ.

На Пермской дорогѣ сократятся собственные грузы: Челябинскъ-Екатеринбургъ, Тура-Екатеринбургъ и Бисеръ-Екатеринбургъ, а на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ Челябинскъ-Чебаркуль. По подсчетамъ, на основаніи статистическихъ данныхъ 1909 года, должно направиться на новую дорогу только съ Пермской желѣзной дороги въ оба направленія 6.818.000 п. Количество потерь Самаро-Златоустовской желѣзной дороги пока не опредѣлено.

Далѣе потери Пермской желѣзной дороги будутъ тѣсно связаны съ судоходствомъ по Камѣ. Грузы, слѣдующіе въ настоящее время изъ Сибири на Каму чрезъ пристани въ Перми и Левшинѣ и въ обратномъ направленіи въ Сибирь, чрезъ тѣ же пристани, по даннымъ 1909 года составляли слѣдующее количество: изъ Перми съ воднаго пути въ Сибирь 4.757.000 пуд., изъ Сибири въ Пермь на водный путь 5.537.000 пуд., всего въ обоихъ направленихъ на двухъ пристаняхъ 10.294.000 пуд.

Наконецъ, въ связи съ сокращеніемъ разстоянія къ болѣе удобнымъ портамъ по новой линіи, можно сказать утвердительно, что хлѣбный грузъ изъ Сибири для вывоза за границу большею частью пойдетъ не на Котласъ, а по новому пути. Въ 1909 году та-

кихъ грузовъ прибыло въ Котласъ свыше 8 милліоновъ пудовъ, несмотря на слабый спросъ за границу и повышенныя цѣны на мѣстахъ по случаю недорода хлѣба въ Сибири. При болѣе же благопріятныхъ условіяхъ въ предыдущіе годы прибывало туда сибирскаго хлѣба до 10 милліоновъ пуд.

Изъ приведенныхъ выше данныхъ видно, что проектируемая линія Екатеринбургъ—Нижній-Новгородъ (или Казань) отвлечетъ къ себѣ грузовъ;

Отъ Пермской жел. дор. около . . . 29.000.000 пуд.

Отъ Самаро-Златоустовской желѣзной

дороги, несмотря на неполноту

приводимыхъ свѣдѣній, мини-

мумъ 24.000.000 „

итого по сравненію съ 1909 годомъ

около 53.000.000 „

наиболѣе выгодныхъ грузовъ для этихъ дорогъ.

Государственное Казначейство затратило около 100 милліоновъ рублей для созданія „Сѣвернаго направленія“, т. е. на постройку трехъ новыхъ дорогъ (Петербургъ—Вологда, Вологда—Вятка и Пермь-Кунгуръ - Екатеринбургъ) и капитальное переустройство существующей Пермь-Вятской линіи.

Къ 1-му января 1912 года, по окончаніи всѣхъ работъ, пропускная способность Пермской желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Вятки будетъ доведена въ сутки: до 3-хъ паръ пассажирскихъ поѣздовъ, до 17 паръ товарныхъ поѣздовъ. Считая средній вѣсъ товарнаго поѣзда равнымъ 38.000 пуд. при 8-ми колесномъ паровозѣ и 45.000 пуд. при 10-ти колесномъ паровозѣ, найдемъ, что въ однѣ сутки можно будетъ пропустить въ одну сторону 304.200 пудовъ груза нетто въ сутки, а въ одинъ годъ—111.033.000 пуд. груза въ одну сторону.

Если сравнить огромный запасъ провозной способности Пермской желѣзной дороги, въ грузовомъ направленіи доходящій до 76 милліоновъ пудовъ, съ дѣйствительно перевезеннымъ грузомъ въ 1909 году около 7.500.000 пуд., то станетъ яснымъ, что весь транзитъ Сибири могъ бы быть обслуженъ одною только Пермскою желѣзною дорогою, если бы въ этомъ представилась надобность.

Остается показать, какой громадный убытокъ причинитъ линія Екатеринбургъ—Нижній-Новгородъ (или Казань) существующимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ и въ частности Пермской желѣзной до-

рогѣ и сколько придется приплачивать Государственному Казначейству вслѣдствіе систематической дефицитности, на которую будутъ обречены эти дороги.

По подсчетамъ Пермской желѣзной дороги, выручка съ транзитныхъ грузовъ не падаетъ ниже 10,35 коп. съ пуда для товаровъ IX класса при транзитѣ по Пермской желѣзной дорогѣ 1.035 вер., дохода для грузовъ I класса и разстоянія 2.000 верстъ до 90,85 к. съ пуда. Тѣ же подсчеты показали, что наиболѣе важные для Пермской желѣзной дороги транзитные грузы даютъ ей съ пуда: сливочное масло 33,91 коп., мясо 23,51 и зерновой хлѣбъ 18,59 коп.

Расцѣнивъ крайне осторожно на основаніи этихъ данныхъ тѣ 29 миллионовъ пуд. груза, которые перейдутъ съ Пермской желѣзной дороги на новую линію Екатеринбургъ—Нижній-Новгородъ или Казань, мы увидимъ, что эти грузы теперь даютъ Пермской желѣзной дороги слѣдующій доходъ:

сливочное масло	1.200.000 п. по 33,91 к.	Руб.	406.920
мясо	840.000 „ „ 23,51 „ „		197.484
хлѣбные грузы.	8.000.000 „ „ 28,59 „ „		1.487.200
прочіе грузы .	18.960.000 „ „ 10,35 „ „		1.962.360

Итого Руб. 4.053.964

которыхъ лишится Пермская желѣзная дорога, а съ потерями на пассажирскомъ движеніи не менѣе Руб. 4.250.000

При этомъ не нужно забывать, что по открытіи движенія по линіи Тюмень-Омскъ транзитъ чрезъ Пермь значительно возрастетъ.

Всѣ вышеприведенныя соображенія и подсчеты относятся къ 1909 году, когда Кунгурская линія еще не была присоединена къ Пермской желѣзной дорогѣ и когда транзитъ чрезъ Пермскую желѣзную дорогу только начиналъ функционировать сколько-нибудь правильно.

Но все это рушится при перехватѣ грузовъ частною желѣзною дорогою въ Екатеринбургѣ. Тогда Государственное Казначейство, взамѣнъ прибыли отъ Пермской желѣзной дороги, должно будетъ имѣть убытка болѣе 4.500.000 рублей. Но убытки Государственного Казначейства не ограничатся лишь убытками Пермской желѣзной дороги; они будутъ прогрессировать на Самаро-Златоустовской и Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Такимъ образомъ, можно утверждать съ очевидною ясностью, что новая желѣзная дорога, намѣченная

отъ Екатеринбургa на западъ, сдѣлаеть крайне убыточными для казны какъ Пермскую, такъ и сосѣднія съ нею казенныя дороги. Убытки эти не поддаются теперь исчисленію, но, несомнѣнно, они будутъ весьма внушительны.

III.

Принимая во вниманіе все вышеизложенное, необходимо прійти къ заключенію, что, устраняя разсмотрѣнные вредныя направленія желѣзныхъ дорогъ, въ то же время нужно стремиться къ изысканію и развитію полезныхъ дорогъ, подходя ближе къ желательнымъ для частныхъ желѣзныхъ дорогъ направленіямъ съ наименьшими потерями для казны, и въ соотвѣтствіи съ пользой для населенія мѣстнаго края и его индустріи.

Всему этому удовлетворила-бы вполнѣ линія изъ Казани на Малмыжъ, откуда, идя параллельно почтовому тракту, по правую его сторону, на сѣверовостокъ, съ выходомъ на станцію Большую Сосновскую, а отсюда на Очерскій заводъ, Нижнюю Курью и Пермь, или же въ направленіи на Чепцу. Городъ Сарапулъ и два казенныхъ завода—Воткинскій и Ижевскій съ промышленнымъ населеніемъ, имѣющіе стратегическое значеніе, оставаясь невдалекѣ отъ этой линіи, должны быть соединены съ нею вѣтками. Эти заводы, примкнувъ къ желѣзнодорожному пути, быстро разовьютъ свою дѣятельность и доставятъ дорогѣ значительные грузы.

Важное значеніе Перми для проведенія желѣзной дороги несомнѣнно и, само собою разумѣется, что конечный пунктъ новой дороги для частнаго общества выгоднѣе имѣть въ Перми, какъ желѣзнодорожномъ узлѣ и водномъ центрѣ большой судоходной рѣки.

Для цѣлей военнаго вѣдомства проведеніе желѣзной дороги Казань-Пермь представляетъ немаловажное значеніе, такъ какъ на конечныхъ пунктахъ этой дороги находятся два стратегическіе пункта—Казань и Пермь, опирающіеся на Волгу и Каму. Быстрота сообщенія, весьма важная для Военнаго Министерства, вполнѣ достигается только на этой линіи.

Преимущества предлагаемой нами линіи Казань-Пермь или Казань-Чепца заключаются въ слѣдующемъ: 1) новаго моста на Камѣ не потребуется, такъ какъ линія черезъ Каму перейдетъ по существующему

мосту въ Перми. 2) Судоходство на Камѣ меньше пострадаетъ. 3) Казенная Пермская желѣзная дорога на участкѣ Екатеринбургъ-Пермь по прежнему будетъ пользоваться полными сборами за все Сибирскіе грузы и пассажирское движеніе. 4) Казенные интересы не нарушатся и никакой опасности въ будущемъ для нихъ не представится и 5) городъ Пермь не потеряетъ своего настоящаго значенія.

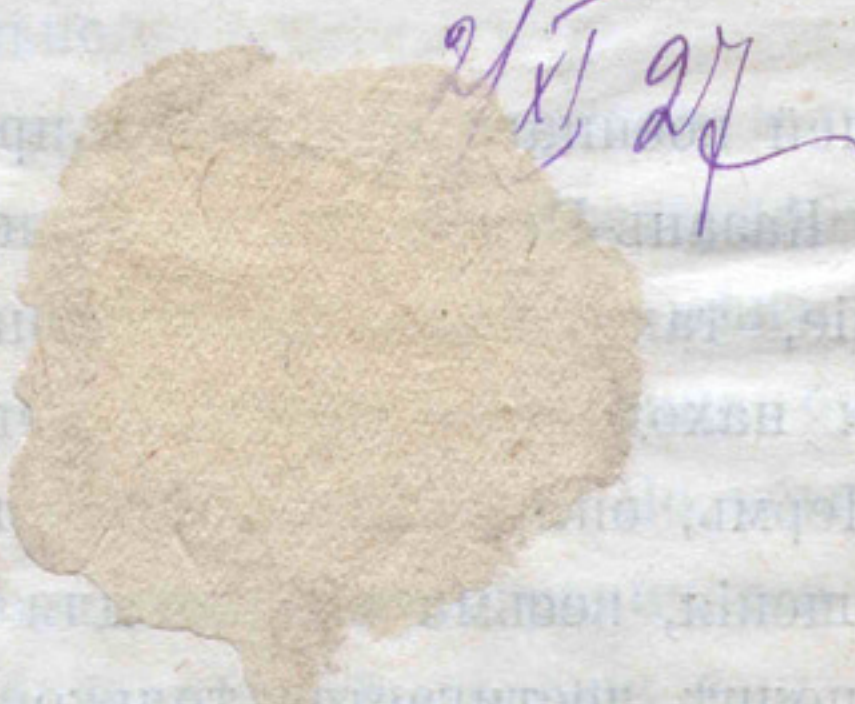
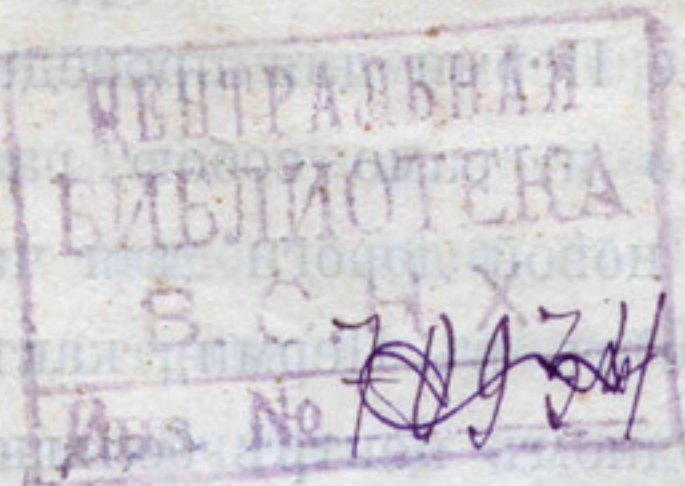
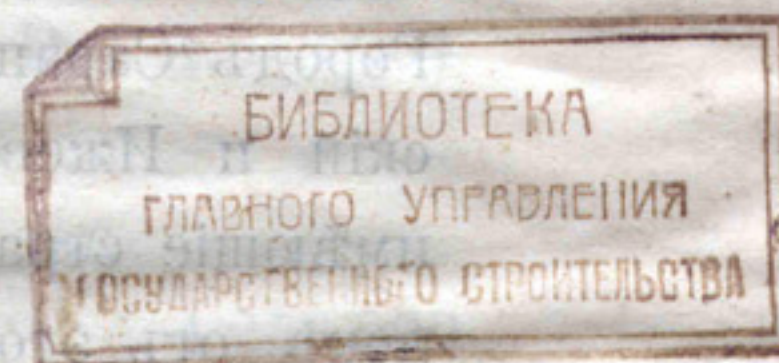
Но, чтобы оживить дѣйствительно богатый край, расположенный непосредственно къ югу отъ Перми, наиболѣе густо населенный, — необходимо построить прямую линію Кунгуръ-Красноуфимскъ-Уфа-Стерлитамакъ-Оренбургъ, которая принесетъ огромную пользу мѣстному населенію и не только не будетъ отнимать грузы съ сосѣднихъ казенныхъ дорогъ, а наоборотъ, будетъ даже служить питательной артеріей для магистралей: Уфа-Самара и Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ.

По уполномочію Пермской Городской Думы и Пермскаго Биржевого Комитета

Николай Мѣшковъ.

10 марта 1911 года.

г. С.-Петербургъ.



18610