

148

385(01)

3-30

222

Западно-Уральская жел. дор.

385(01)

3-30

385-1625 //

148

222

ПРОВЕРЕНО
1902 г.

НЕПОЗИТАРИ
КРАЕВЫЕ

2/8/10

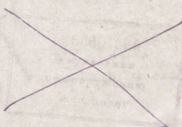
КЪ РЪШЕНІЮ

ВОПРОСА О СПРЯМЛЕНІИ МАГИСТРАЛИ

15874
1851

МОСКВА-СИБИРЬ.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
ВЕН. УЧ. ЗДАН.
70610



385(01)
3-30

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Б. М. Вольфа. Невскій проспектъ, 126.

1911.

844



385.1:625.11

Къ вопросу о постройкѣ желѣзно-дорожной линіи для соединенія Москвы съ Ураломъ и Сибирью.

Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ разсматривала весною настоящаго 1911 года вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожныхъ линій въ Сѣверномъ Заволжѣ и Прикамскомъ Краѣ, для соединенія Москвы съ Сибирью и Ураломъ.

Задача, которую необходимо было рѣшить, заключалась въ „сооруженіи кратчайшей линіи для соединенія центра Россіи съ Сибирью и Ураломъ, которая одновременно обслуживала бы обширный, бездорожный Вятскій и Прикамскій край“ (стр. 7 журнала Комиссіи). Для разрѣшенія этой задачи былъ представленъ рядъ проектовъ:

1) Общества Московско-Казанской жел.-дороги—сооруженія линій: а) Казань—Екатеринбургъ съ двумя вѣтвями: на Малмыжъ и на Ижевскій и Воткинскій заводы и б) Нижній—Яранскъ—Котельничъ,

2) Группы Московскихъ капиталистовъ—сооруженія линіи Нижній-Екатеринбургъ съ двумя вѣтвями на Казань и на Ижевскій и Воткинскій заводы,

3) Инженера генераль-маіора Фельдтъ, князя Елецкаго и инженера Розенталя—сооруженія линіи Нижній Новгородъ—ст. Ергачъ Пермской жел. дороги черезъ Ижевскій и Воткинскій заводы съ постройкою вѣтви, если это будетъ признано необходимымъ, на Казань, подъ названіемъ Западно-Уральской ж. д., и 4) нѣсколько другихъ проектовъ.

Комиссія о новыхъ дорогахъ не пришла къ единогласному рѣшенію относительно предпочтительности того или другого направленія, такъ какъ голоса раздѣлились почти поровну между линіями Казань—Екатеринбургъ и Нижній—Екатеринбургъ. Что касается проекта линіи Нижній—Ергачъ (Западно-Уральская жел. дорога), то комиссія признала осуществленіе его нежелательнымъ. Прежде чѣмъ перейти къ мотивамъ рѣшенія Комиссіи, необходимо замѣтить, что нуждъ въ путяхъ сообщенія обширнаго Заволжскаго и Прикамскаго края одна линія Казань—Екатеринбургъ удовлетворить не можетъ, почему инициаторы ея и были принуждены соединить этотъ проектъ съ одновременнымъ сооруженіемъ линіи Нижній Новгородъ—Котельничъ. За совокупность обоихъ проектовъ и высказалось большинство комиссіи.

Поэтому въ дальнѣйшихъ разсужденіяхъ будетъ приниматься въ сравненіе именно совокупность этихъ двухъ линій, хотя представители Общества Московско-Казанской жел. дороги, какъ неожиданно указано на стр. 58 журнала, и готовы согласиться на передачу постройки убыточной линіи Нижній—Котельничъ другимъ предпринимателямъ.

Причина, почему третьему проекту Нижній Новгородъ—Ергачъ (Кунгуръ) Комиссіею было удѣлено сравнительно мало вниманія, заключается въ слѣдующемъ.

Еще въ 1909 году, когда въ Волжско-Камскомъ краѣ стали носиться первые слухи о возможномъ сооруженіи магистрали къ Екатеринбургу, мѣстные люди, представители Ижевскаго и Воткинскаго заводовъ, зная, какимъ труднымъ дѣломъ для желѣзной дороги является новое пересѣченіе Уральского хребта,

Такъ оно
и вышло
въ Совѣтѣ
Министерствъ

стали обсуждать вопросъ о томъ, не является ли желательнымъ болѣе сѣверное направленіе линіи, чтобы использовать новую Пермь—Кунгуръ—Екатеринбургскую казенную дорогу для перевала черезъ Уралъ. Отправившимся весною 1910 года въ Петербургъ представителямъ заинтересованныхъ городовъ, однако, было заявлено, что главнымъ доводомъ противъ ихъ ходатайства явилось бы большое удлиненіе линіи, къ которому, судя по картѣ, привело бы ихъ предложеніе. Тѣмъ не менѣе, по ихъ просьбѣ, Министерство Путей Сообщенія назначило въ этомъ направленіи рекогносцировочныя изысканія, а общество Московско-Казанской дороги одновременно произвело тамъ же барометрическія изысканія. Оказалось, что, ввиду мѣстныхъ условій, по этому направленію можетъ быть получена линія, какъ въ транзитномъ, такъ и подавно въ строительномъ отношеніи, не только не длиннѣе, а, напротивъ, значительно короче, чѣмъ въ болѣе южномъ направленіи. На основаніи этого города Оса и Кунгуръ, Осинская, Оханская и Кунгурская земскія управы, волостные сходы Ижевскаго и Воткинскаго заводовъ и пристани Елово и Бѣлогорскій Свято-Николаевскій монастырь, къ которымъ присоединились волостные сходы Аннинскаго, Юго-Кнауфскаго, Бизярскаго и Бымовскаго заводовъ, вступивъ между собою въ соглашеніе, рѣшили отстаивать болѣе выгодное, какъ для нихъ, такъ и для казны, сѣверное направленіе и, разработавъ основанную на мѣстныхъ данныхъ экономическую записку, представили ее въ Комиссію о новыхъ дорогахъ. Для мѣстныхъ людей выгоды этой линіи были настолько очевидны, что они предполагали, что само правительство потребуетъ сооруженія ея отъ предпринимателей, которыхъ они сами не могли убѣдить въ этомъ. При той чрезвычайно острой конкуренціи, которая существовала между вышеуказанными двумя группами предпринимателей, въ связи съ обширностью вопроса, усложнить послѣдній еще принятіемъ въ расчетъ третьяго направленія, хотя бы и болѣе выгоднаго, члены Комиссіи, повидимому, не пожелали. При такихъ обстоятельствахъ остался только одинъ исходъ: выступить съ самостоятельнымъ предложеніемъ о сооруженіи желательной для мѣстныхъ жителей дороги. Осуществленіемъ сего и является третій проектъ: Нижній-Новгородъ—Ергачъ. Ввиду финансовой силы, которая была въ распоряженіи первыхъ двухъ группъ, очевидно, необходимо было еще передъ выступленіемъ рѣшить вопросъ о внесеніи акціонернаго капитала и реализаціи облигацій, и послѣднее было достигнуто при согласіи Частнаго Коммерческаго Банка въ С.-Петербургѣ принять на себя выполнение этихъ операций. Очевидно, что такое преждевременное рѣшеніе финансоваго вопроса лишаетъ учредителей почти всѣхъ личныхъ выгодъ, и поэтому они упреку въ корыстныхъ побужденіяхъ не подвергаются; но очевидно также, что ихъ предложеніе могло поступить только къ самому концу засѣданій Комиссіи, когда постановка вопроса о выборѣ лишь между двумя линіями была уже предрѣшена. Такъ какъ подача голоса за третье направленіе лишила бы каждую изъ борящихся группъ столь необходимой, при полномъ раздѣленіи мнѣній, поддержки, то, очевидно, новое предложеніе необходимо было исключить изъ разсмотрѣнія хотя бы какъ нежелательное.

Тѣмъ не менѣе, согласно журнала Комиссіи, къ положительнымъ качествамъ Западно-Уральской жел. дороги должно быть отнесено:

- 1) то обстоятельство, что она даетъ кратчайшее направленіе изъ всѣхъ трехъ линій между Москвою и Екатеринбургъ,
- 2) что, поэтому, она является наиболѣе дешевою и доходною,
- 3) что, сохраняя на значительномъ протяженіи транзитъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, она наноситъ наименьшій убытокъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ (413.509 р. вмѣсто 2.097.322 р., наносимыхъ Московско-Казанскою жел. дорогою, и 1.544.282 р. Нижегородско-Сибирскою).

Этимъ положительнымъ качествамъ проекта Комиссія противопоставила

нижеслѣдующія соображенія: 1) что Западно-Уральская жел. дорога наноситъ крупный якобы убытокъ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ (до 3.000.000 руб.); 2) что линія проходитъ на незначительной части общаго протяженія (стр. 55 журнала) отъ Воткинскаго завода до Ергача по болѣе бѣдному району, нежели районъ линій Нижній-Новгородъ и Казань—Екатеринбургъ къ востоку отъ Сарапула. Комиссія поэтому находила, что указанная выше преимущества линіи въ транзитномъ отношеніи столь несущественны, что ради нихъ нельзя отказываться отъ сооруженія желѣзнодорожныхъ путей въ богатомъ, обширномъ районѣ отъ Камы до Екатеринбурга.

это не въ
подтвержденіи

Къ этому представитель Военнаго Вѣдомства добавилъ, что, по его мнѣнію, линія Нижній—Ергачъ даетъ выходъ на однопутный участокъ Пермской дороги, который не будетъ въ состояніи пропускать составы двухъ сходящихся линій.

Обращаясь къ разсмотрѣнію вышеизложенныхъ соображеній Комиссіи, приведшихъ ее къ заключенію о нежелательности сооруженія линіи Нижній-Новгородъ—Ергачъ, необходимо прежде всего нѣсколько подробнѣе разобрать направленія линій по тремъ проектамъ.

Проектъ Западно-Уральской желѣзной дороги на участкѣ отъ Нижняго Новгорода до Царевосанчурска почти совпадаетъ съ направлениемъ Нижегородско-Сибирской желѣзной дороги *). Къ востоку отъ Царевосанчурска обѣ линіи расходятся: а) Западно-Уральская желѣзная дорога отклоняется нѣсколько на сѣверо-востокъ, пересѣкаетъ рѣку Вятку почти по срединѣ между г. Уржумомъ и Малмыжемъ, направляется на Ижевскій и Воткинскій заводы, пересѣкаетъ р. Каму у села Галево, далѣе идетъ на нѣкоторомъ протяженіи по долинѣ р. Камы у подножія отроговъ Уральскаго хребта, проходитъ мимо большой пристани Елово, гор. Осы и направляется на сосѣднюю съ гор. Кунгуромъ ст. Ергачъ Пермской ж. д., гдѣ, по топографическимъ условіямъ, удобнѣе всего примкнуть къ Пермской дорогѣ; б) Нижегородско-Сибирская желѣзная дорога отъ Царевосанчурска направляется на г. Малмыжъ (3500 жителей), далѣе на Сарапулъ (19118 жителей), у котораго пересѣкаетъ рѣку Каму, и далѣе черезъ Уральскій хребетъ на Екатеринбургъ.

Разстоянія между двумя линіями въ разныхъ точкахъ слѣдующія:

- а) отъ станціи Пижанка Западно-Уральской желѣзной дороги у пересѣченія р. Вятки до станціи Малмыжъ Нижегородско-Сибирской дороги 35 верстъ;
- б) отъ гор. Сарапула до станціи Абросовка Западно-Уральской жел. дороги 43 версты;
- в) отъ станціи Березовка до гор. Осы—63 версты.

Разница между двумя линіями главнымъ образомъ заключается въ слѣдующемъ:

Западно-Уральская жел. дорога больше вдается въ предѣлы Яранскаго и Уржумскаго уѣздовъ, двухъ наиболѣе населенныхъ и наиболѣе плодородныхъ уѣздовъ Вятской губерніи, тогда какъ Нижегородско-Сибирская ж. д. между Малмыжемъ и Сарапуломъ проходитъ по совершенно глухой, лѣсной мѣстности. Западно-Уральская жел. дорога идетъ вдоль р. Кильмезь, по которой расположено множество поселеній, и вблизи которой человѣкъ на обширномъ протяженіи расчистилъ для земледѣльческой культуры лѣсныя чащи, сплавляя лѣсъ по Кильмезю на рр. Вятку и Волгу. Черезъ станцію Выхоревскую идетъ на сѣверо-востокъ Казанско-Пермскій трактъ, по которому также расположено множество селъ и деревень, какъ по единственному пути въ этомъ краѣ. Наконецъ, Западно-Уральская дорога проходитъ черезъ самые населенные пункты всего Заволжскаго края, Ижевскій Артиллерійскаго Вѣдомства заводъ

См. проект
Карта
10 верстъ

*) Проектъ А. Ф. Головина и друг.

(42.000 жителей, изъ нихъ 6.700 заводскихъ рабочихъ), и Воткинскій казенный заводъ (29.125 жит. заводскаго населенія, изъ нихъ 5.400 заводскихъ рабочихъ, и 50.507 жителей въ заводскихъ дачахъ).

Напомнимъ, что губернский городъ Вятка имѣетъ 42,475 жит., Пермь—46.219 жит. и Сарапулъ, интересы котораго такъ отстаиваются, только 19.118 жителей.

Грузооборотъ Ижевскаго завода достигаетъ нынѣ 7.000.000 пудовъ, съ проведеніемъ черезъ него магистрали увеличится вдвое.

На Воткинскомъ заводѣ оборотъ заводскихъ грузовъ достигаетъ по точнымъ подсчетамъ 9.500.000 пудовъ, не считая частныхъ грузовъ около 3.000.000 пудовъ. Этимъ цифрамъ Сарапулъ можетъ противопоставить свое кустарное кожевенное производство, съ производствомъ 255.000 пудовъ готоваго товара, на что требуется около 800.000 пудовъ сырья. Правда, представители г. Сарапула заявили, что грузооборотъ этого города достигаетъ 48.000.000 пудовъ, и что въ самомъ городѣ, не считая селъ и слободъ, 15.000 мастеровъ заняты въ кожевенномъ и сапожномъ промыслѣ. Но если вспомнить, что по даннымъ статистики жителей въ городѣ Сарапулѣ имѣется всего 19.118, и что на каждаго рабочаго приходится не меньше трехъ ѣдоковъ (см. выше данныя о населеніи и числѣ рабочихъ Воткинскаго и Ижевскаго заводовъ), то необходимо считать эти цифры относительно Сарапула фантастическими. Нельзя не признать, что дорогой сапожный товаръ скорѣе выдержитъ дальнюю гужевую перевозку (а она не будетъ превышать 50 верстъ зимою), чѣмъ фабрикаты Воткинскаго завода.

Однако, согласно поданнаго въ Комиссію заявленія, учредители Западно-Уральской ж. д. предполагаютъ включить въ свой проектъ вѣтвь отъ ст. Ижевскъ до г. Сарапула, какъ только послѣдняя будетъ признана допустимой съ точки зрѣнія интересовъ Волжско-Камскаго судоходства. Эта вѣтвь имѣла бы длину приблизительно въ 60 верстъ, вмѣсто соотвѣствующихъ у другихъ проектовъ вѣтвей въ 111 и 98 верстъ длиною, и соединила бы Сарапулъ кратчайшимъ путемъ съ Нижнимъ-Новгородомъ, а не съ Казанью, что признавалось весьма желательнымъ представителями города (стр. 17 журнала).

Изъ вышеизложеннаго оказывается, что Западно-Уральская ж. дорога проектирована почти по срединѣ полосы Вятской губерніи между р. Камою и Сѣверными жел. дорогами, такъ какъ разстояніе отъ с. Больше-Конскаго, вблизи котораго Западно-Уральская ж. дорога пересѣкаетъ р. Вятку, до г. Вятки по почтовому тракту считается 202 версты и до Казани 187 верстъ, по р. Вяткѣ отъ Котельнича до пристани Шурма 325 верстъ и отъ Шурмы до Сокольных горъ (устье р. Вятки)—335 верстъ, тогда какъ отъ Лубянъ, гдѣ линія Казань—Екатеринбургъ пересѣкаетъ р. Вятку, до устья Вятки всего 60 верстъ.

Многіе представляютъ себѣ Вятскую губернію дикимъ краемъ, покрытымъ лѣсами и мало населеннымъ. Однако такое представленіе совершенно невѣрно. Вятская губ. занимаетъ пространство въ 135.019 кв. верстъ и имѣетъ 3.683.600 жителей, т. е. 27,3 жит. на кв. версту. По плотности населенія Вятская губернія превосходитъ Область Войска Донскаго (23,5 жит. на кв. версту) и почти равняется съ Курляндскою губерніею (30,9 жит. на кв. версту). Наиболѣе плотно населены уѣзды Вятскій (43,2 жит. на кв. в.), Яранскій (38,5), Елабужскій (38,1), Нолинскій (37,6), Сарапульскій (37,2) и Малмыжскій (24,9). Средній сборъ продовольств. хлѣбовъ за пятилѣтіе 1904—1908 составлялъ 76.074.000 пудовъ или 16,41 п. на одного жителя; сборъ овса составлялъ въ 1909 году 67.389.000 пудовъ, т. е. больше, чѣмъ въ десяти губерніяхъ Царства Польскаго. Кромѣ того Вятская губ. даетъ около 4.000.000 пудовъ льняного сѣмени и свыше 1.500.000 пудовъ волокна.

Эта губернія сильно нуждается въ постройкѣ ж. дорогъ, и Западно-Ураль-

ская дорога удовлетворяет этой мѣстной потребности наилучшимъ образомъ по сравненію съ обѣими большими линіями Нижній-Новгородъ — Екатеринбургъ и Казань-Екатеринбургъ.

Представители общества Московско-Казанской ж. дороги вполне понимали не-удовлетворительность своего проекта и въ дополненіе къ линіи Казань-Екатеринбургъ проектировали линію Котельничъ-Нижній Новгородъ (безъ захода въ Яранскъ). Но эта линія будто бы совершенно не удовлетворила представителей Вятской губерніи, которые отнеслись къ проекту линіи ^{Нижній-Новгородъ} ~~Вятка~~ Котельничъ отрицательно. Въ самомъ дѣлѣ, эта линія по Вятской губерніи идетъ только на очень незначительномъ протяженіи, около Сѣверныхъ ж. дорогъ, гдѣ въ ней нѣтъ существенной надобности, а затѣмъ удаляется въ малонаселенные Ветлужскій и Варнавинскій уѣзды Костромской губерніи.

Городъ Яранскъ будетъ отстоять отъ этой дороги въ 142 в. (по почтовому тракту), т.-е. дальше, чѣмъ теперь отъ Котельнича.

Въ закрытомъ засѣданіи комиссіи (безъ участія представителей мѣстныхъ общественныхъ интересовъ и предпринимателей) въ защиту этой линіи выступилъ представитель Министерства Торговли, тайн. совѣтникъ Урбановичъ, который въ особенности ее отстаивалъ, утверждая, что линія Нижній-Малмыжъ „проходитъ по безлѣснымъ мѣстамъ, участокъ же Нижній-Котельничъ проходитъ по прекраснымъ лѣсамъ Удѣльнаго Вѣдомства и Государственныхъ Имуществъ и коснется хлѣбороднаго Яранскаго уѣзда, почему въ экономическомъ отношеніи представляетъ неизмѣримо большее значеніе“.

На чемъ основаны эти соображенія, совершенно неизвѣстно.

Въ районѣ линіи Нижній-Екатеринбургъ и Нижній-Ергачъ имѣется въ уѣздахъ *) лѣса:

	Десятинъ.
Семеновскомъ	238.000
Макарьевскомъ	218.000
Варнавинскомъ	161.000
Яранскомъ	296.000
Уржумскомъ	296.000
Малмыжскомъ	206.000 и т. д.

Это такія колоссальныя пространства, что отпускъ лѣса изъ нихъ при правильномъ лѣсномъ хозяйствѣ можетъ выражаться милліонами кубическихъ сажень въ годъ.

Такъ какъ Западно-Уральская ж. дорога идетъ по водораздѣлу между притоками р. р. Волги и Вятки, то и лѣса въ районѣ линіи не могли быть вырублены, какъ утверждаетъ тайн. совѣтникъ Урбановичъ, такъ какъ доставить лѣсной матеріалъ къ сплавнымъ рѣкамъ безъ дорогъ очень трудно, и вездѣ лѣса вырубаются вдоль рѣкъ, а не вдали отъ нихъ.

Земскіе представители Яранскаго уѣзда въ комиссіи высказали слѣдующее: „Касаясь проекта прямой линіи отъ Нижняго на Котельничъ, безъ захода въ Яранскъ, **) названные представители находили его совершенно неудовлетворяющимъ нуждамъ края, такъ какъ линія прошла бы по незаселенной части уѣзда, преимущественно лѣсной, причемъ съ лѣсомъ худого качества, почти исключительно дровянымъ“.

Можно только пожалѣть, что тайн. совѣтн. Урбановичъ не высказалъ своихъ соображеній въ присутствіи мѣстныхъ представителей, такъ какъ тогда, вѣроятно, не было бы такихъ разнорѣчивыхъ сужденій объ одномъ и томъ-же предметѣ.

*) Записка къ проекту сооруженія Нижегородско-Сибирской ж. д. стр. 12—13, 86—99.

**) Комиссія о новыхъ дорогахъ принимаетъ именно этотъ проектъ.

Возвращаясь къ проекту Западно-Уральской ж. дороги, необходимо сказать, что расположеніе Ижевскаго и Камско-Воткинскаго заводовъ на магистрали, при громадномъ грузооборотѣ этихъ заводовъ, имѣетъ чрезвычайно важное значеніе для нихъ.

Въ настоящее время означенные заводы получаютъ чугуны и желѣзо для переработки съ Уральскихъ казенныхъ заводовъ, преимущественно водою черезъ Левшинскую пристань.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены разстоянія между заводами и нѣкоторыми пунктами, получающіяся при осуществленіи того или другого проекта.

І. Для Ижевскаго завода.

Разстоянія до	Екатеринбургъ.	Чусовская.	Гороблагодатская.	Пермь.	Кунгуръ.
По З. У. ж. д.	530	476	648	318	268
По М. К. ж. д.	637	986	794	993	899
Короче по первой.	107	510	146	675	631

ІІ. Для Воткинскаго завода.

Разстоянія до	Екатеринбургъ.	Чусовская.	Гороблагодатская.	Пермь.	Кунгуръ.
По М. К. ж. д.	697	1076	854	1053	959
По З. У. ж. д.	481	476	648	318	268
Сокращеніе	216	570	206	735	691

Какъ мѣстные представители, такъ и правленіе общества Московско-Казанской ж. д. въ своей запискѣ заявили, что устройство вѣтвей къ заводамъ не въ состояніи измѣнить условія производства на заводахъ, которые будутъ продолжать пользоваться водными сообщеніями, и поэтому является безцѣльнымъ, какъ для желѣзной дороги, такъ и для населенія.

Такимъ образомъ условія производства на Воткинскомъ заводѣ съ проведеніемъ къ нему ж. дорожной вѣтки нисколько не улучшаются и, кромѣ того, осуществленія проекта постройки означенной вѣтви придется ждать неопредѣленно продолжительное время, такъ какъ постройка ея поставлена предпринимателями во вторую очередь.

Между тѣмъ, при современныхъ условіяхъ производства, правительство не находитъ возможнымъ эксплуатировать дальше Воткинскій заводъ, такъ какъ производство является убыточнымъ. Поэтому въ Засѣданіи Совѣта Министровъ 27 сентября с. г. рѣшено дать рабочему населенію Воткинскаго завода заказъ на 8 паровозовъ и затѣмъ передать заводъ въ частныя руки. Но очевидно, что никто изъ частныхъ предпринимателей не возьметъ на себя роли благотворителя сорокатысячнаго населенія. Надѣлить землею это населеніе невозможно, за неимѣніемъ достаточнаго количества таковой, да къ тому же это было бы совершенно бесполезно, такъ какъ населеніе завода привыкло къ заводской работѣ и къ земледѣлію совершенно неспособно. При осуществленіи проекта Западно-Уральской ж. дороги, заводы Ижевскій и Воткинскій окажутся

Если и Заводом
не надо дорожн. ж.
тогда концы-хвосты
нужна дорога.

на магистральной линіи, и условія производства на нихъ кореннымъ образомъ измѣнятся. По проекту Западно-Уральской ж. дороги предполагалось устроить главныя мастерскія около Воткинскаго завода, что дало бы постоянный заработокъ примѣрно 2.000 — 2.500 рабочимъ.

Кромѣ того въ виду состоявшагося 27 сентября с. г. рѣшенія Совѣта Министровъ о закрытіи завода, учредители общества Западно-Уральской ж. дороги подали заявленіе о томъ, что они готовы пріобрѣсти отъ Правительства Воткинскій заводъ и принять на себя обязательство обезпечить наличный составъ рабочаго населенія завода работою по срокъ концессіи на дорогу.

Это является единственнымъ надежнымъ и не требующимъ никакихъ жертвъ отъ казны способомъ обезпеченія заводскаго населенія, состоящаго изъ наслѣдственныхъ мастеровъ, отвѣтственность за судьбу которыхъ лежитъ на государствѣ.

Всякіе частные предприниматели не могутъ гарантировать выполненіе такого обязательства, доказательствомъ чего можетъ служить часто наблюдаемая на Уралѣ картина разоренія частныхъ концессіонныхъ заводовъ.

Особенной критикѣ Комиссіи подвергается восточный участокъ Западно-Уральской ж. дороги отъ Камы до Ергача, сооруженіе котораго можетъ, будто бы, послужить препятствіемъ къ сооруженію ж.-дорожныхъ путей въ богатомъ, обширномъ Прикамскомъ краѣ отъ р. Камы до Екатеринбурга. Каковы же богатства этого края? Если посмотрѣть на подробную десяти-верстную карту, то можно видѣть, что какъ Нижегородско-Сибирская ж. д., такъ и линія Казань-Екатеринбургъ проходятъ по совершенно не населенному краю, въ бѣдномъ, по мнѣнію самой же Комиссіи, Осинскомъ уѣздѣ. По исчисленіямъ самихъ предпринимателей Нижегородско-Сибирской ж. дороги (см. записку, прилож. № 1) избытки всѣхъ хлѣбовъ въ Осинскомъ уѣздѣ составляютъ 2.298 т. пудовъ, а въ Красноуфимскомъ уѣздѣ всего 1.280 т. пудовъ. Западно-Уральская ж. дорога проходитъ по сѣверной части Осинскаго уѣзда, болѣе населенной, ближе къ границамъ Оханскаго уѣзда (рѣка Кама служитъ границею Осинскаго и Оханскаго уѣздовъ), гдѣ имѣется избытокъ хлѣба, по тѣмъ же исчисленіямъ, въ среднемъ свыше 5.000.000 пудовъ.

Въ настоящее время грузы изъ Осинскаго уѣзда тяготеютъ къ Еловской пристани и къ г. Осѣ. Черезъ нихъ и проходитъ Западно-Уральская ж. дорога, а Осинское и Кунгурское земства не хлопотали бы такъ усиленно о сѣверномъ направленіи, если бы на Югѣ дѣйствительно имѣлись густо населенныя и богатые области.

Металлургическихъ заводовъ здѣсь нѣтъ. Есть, правда, Иргинскіе заводы не далеко отъ Красноуфимска, принадлежащіе генералу Бобянскому, но они не дѣйствуютъ; къ востоку отъ Красноуфимска есть Артинскій заводъ, но въ немъ заводскаго производства также нѣтъ, а есть только ничтожное кустарное.

Металлургическіе заводы Западнаго Урала расположены по теченію рѣки Уфы и притока ея Серги и далѣе по р. Чусовой. Эти заводы давно нуждаются въ проведеніи ж. дороги. Какъ въ запискѣ Московско-Казанской ж. д., такъ равно и Нижегородско-Сибирской грузы этихъ заводовъ принимаются въ расчетъ. На самомъ же дѣлѣ изъ всѣхъ этихъ заводовъ на линіи Сарапулъ-Екатеринбургъ будутъ расположены только два: Биссертскій и Ревдинскій; но первый лежитъ въ 17 верстахъ отъ ж. дорожной линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ, а второй въ 13 верстахъ отъ той же линіи, на которой имѣется и станція Ревда.

Всѣ остальные металлургическіе заводы будутъ находиться вдали отъ проектируемыхъ на Екатеринбургъ линій, и онѣ нисколько не улучшатъ сообщеній этихъ заводовъ.

Для обслуживанія всѣхъ ихъ разрѣшена постройка ж. дороги Бердяушъ-Лысьва, къ которой скоро будетъ приступлено.

Такимъ образомъ для обслуживанія этихъ пустынныхъ мѣстъ Закамскаго края спроектирована линія длиною въ 512—523 версты въ горной мѣстности, притомъ громадной стоимости. Нельзя не обратить вниманіе на то обстоятельство, что разстояніе между Сарапуломъ и Екатеринбургомъ составляетъ по прямой (по геодезической) линіи 387 верстъ, а требуется построить линію въ 523 версты, т. е. длиннѣе на 137 верстъ! Такое удлиненіе обусловливается вовсе не заходомъ въ тѣ или другіе промышленно-торговые пункты *), а исключительно мелкими извилинами линіи въ гористой мѣстности. Поэтому совершенно непонятно, ради какихъ именно интересовъ признано необходимымъ бросить много милліоновъ народныхъ денегъ совершенно безъ пользы. Какъ велики излишнія затраты при сооруженіи линіи на Екатеринбургъ, видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Сравнительныя данныя о стоимости ж. дорожныхъ линій для соединенія Москвы съ Ураломъ и доходности ихъ:

	1	2	3	4	5
	Нижній Новгородъ-Екатеринбургъ.	Казань-Екатеринбургъ (безъ моста черезъ р. Волгу).	Нижній-Котельничъ (съ мостомъ черезъ рѣку Оку).	Сумма графъ 2+3.	Нижній-Ермачъ (Западно-Уральская) (съ мостомъ черезъ Волгу).
Общее протяженіе	1432 в. (Н.-Новгородъ—Екатеринбургъ 1202, Казань—Малмыжъ.—131, Воткинская вѣтвь 98).	1032 в. (Казань—Истокъ 863, вѣтвь на Малмыжъ 58 в., Воткинская вѣтвь 111 в.)	354 в	1386 в.	Главн. линія . 862 Вѣтви 8 870
Строительная стоимость . .	140.640.000	91.500.000	31.800.000	123.300.000	90.500.000
Нарицат. капиталъ	173.610.000	112.820.000	38.230.000	151.050.000	111.587.000
Ежегодный платежъ	6.594.703	4.284.867	1.448.422	5.733.289	4.238.033
Грузооборотъ пуд.	113.126 т. п.	78.945 т. п.	37.637 т. п.	116.582 т. п.	83.000.000
Въ томъ числѣ транзит. . .	30.106	26.080	11.462	37.542	30.000.000
Пудо-верстъ на версту дороги	41.062	36.910	20.799	52.796	52.810
Средняя тарифная ставка .	$\frac{1}{41}$	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{45}$		$\frac{1}{40}$
Доходъ отъ грузовъ м. скорости съ дополнит. сборами	14.615.822	9.870.389	1.729.549	11.599.938	11.759.500
Доходъ отъ пасс. движ. . .	2.037.750	1.357.875	265.500	1.623.375	1.260.200
Доходы независ. отъ движ.	286.400	206.400	70.800	277.200	174.000
Доходъ отъ перевозки почты	252.398	—	64.605	64.605	—
Итого валового дохода . .	17.192.370	11.434.664	2.130.454	13.564.118	13.197.700
На версту дороги	12.006	11.080	6.018	9.643	15.169
Расходы эксплуатацій съ добавл. купонн. налога .	9.424.760	5.960.646	1.840.695	7.801.341	6.350.900
Чистый доходъ	7.767.610	5.474.018	289.759	5.763.777	6.846.800
Чистая прибыль на акц. капиталъ	1.017.555	905.231	—	—	2.608.770
Въ ‰	6,51 ‰	10,61 ‰	—	—	25 ‰
Приплата казны по гарантіи	—	—	1.164.458	259.227	—

Примѣчаніе: Въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ грузооборотъ и доходность Западно-Уральской ж. дороги не подсчитывались, а принятъ былъ предположительно валовой доходъ по 12.500 р. на версту.

Въ настоящей таблицѣ помѣщены результаты вычисленій, базирующихся во всемъ на одинаковыя для всѣхъ варіантовъ цифры. Весьма выгодный финансовый результатъ по Западно-Уральской ж. д. такимъ образомъ не является предположеніемъ предпринимателей (они предвидѣли 5 ‰ дохода на акціонерный капиталъ), а механически вытекаетъ изъ принятыхъ Комиссіею предположеній. При этомъ транзитъ принятъ въ размѣрѣ 30.000.000 пудовъ, какъ это сдѣлано Комиссіею для Нижегородско-Сибирской дороги, хотя для З. У. ж. д. онъ долженъ быть больше, такъ какъ она получаетъ еще грузы съ сѣверныхъ участковъ Пермской дороги и кромѣ того, являясь кратчайшею, участвуетъ въ большемъ количествѣ сообщеній.

*) Даже и Красноуфимскъ остается въ 7 верстахъ отъ дороги.

Изъ этихъ данныхъ видно, что для рѣшенія одной и той же задачи найти кратчайшее соединеніе Москвы съ Ураломъ—необходимо:

а) по проекту М. Казанской ж. дороги—построить (отбрасывая вѣтвь на Малмыжъ) 1328 верстъ новыхъ ж. дорогъ съ затратою 150.000.000 рублей;

б) по проекту А. Ф. Головина—построить 1390 версту ж. дорогъ съ затратою 170.000.000 рублей и

в) по проекту Западно-Уральской дороги достаточно построить 870 верстъ съ затратою 111.587.000 рублей, т. е. меньше противъ проекта общ. Московско-Казанской ж. дороги на 38.000.000 рублей и противъ проекта Нижегородско-Сибирской дороги на 59.000.000 р.

Но этимъ еще не исчерпываются все невыгоды проекта общества М.-Казанской ж. дороги.

По проекту Западно-Уральской ж. дороги разстояніе между Москвою и Екатеринбургомъ равняется 1564 верст., по проекту Нижегородско-Сибирской—1613 в., а по проекту Московско-Казанской оно исчислено въ 1594 версты. Но при постройкѣ только линіи Казань—Екатеринбургъ это разстояніе будетъ значительно больше, длина же 1594 версты можетъ быть достигнута только послѣ постройки участка Шихраны—Арзамасъ, который будетъ стоить не меньше 25.000.000 рублей. Комиссія же, хотя и приняла вышеуказанное короткое разстояніе, тѣмъ не менѣе не считала нужнымъ прибавить эти 25.000.000 рублей, которые, очевидно, необходимо принять во вниманіе при сравненіи проектовъ.

Поэтому проектъ М.-Казанской ж. дороги въ полномъ объемѣ будетъ стоить на 63.000.000 рублей дорожке, чѣмъ проектъ Западно-Уральской ж. дороги.

Такимъ образомъ проектъ Западно-Уральской ж. дороги даетъ кратчайшее соединеніе Москвы съ Ураломъ и притомъ наиболѣе дешевое. *Осуществленіе проекта Западно-Уральской ж. дороги обойдется русскому народу на 60.000.000 рублей дешевле, чѣмъ проекты общества М.-Казанской ж. дороги и проектъ А. Ф. Головина и группы московскихъ капиталистовъ.*

Едва ли эти преимущества проекта Западно-Уральской ж. дороги можно считать „столь несущественными“, какъ выразилась Комиссія о новыхъ дорогахъ (стр. 68 журнала), чтобы можно было съ легкимъ сердцемъ единогласно этотъ проектъ отклонить въ призрачныхъ, какъ выше было выяснено, интересахъ Прикамскаго края.

Высокая стоимость постройки приводитъ къ дефициту, который для предпріятія М.-Казанской ж. дороги исчисленъ Комиссіею о новыхъ дорогахъ (стр. 69 журнала) въ 259.000 рублей. Несомнѣнно, однако, что этотъ дефицитъ будетъ значительно больше, такъ какъ принятая комиссіею для расчета дохода тарифная ставка $\frac{1}{40}$ к. съ пуда очень высока.

На русскихъ ж. дорогахъ эти ставки ближе къ $\frac{1}{50}$ съ пудо-версты. Если принять эту ставку, то доходъ отъ перевозки грузовъ уменьшится противъ расчетовъ Комиссіи на сумму около 2.500.000 рублей, и дефицитъ превыситъ цифру 2.750.000 рублей.

Комиссія полагаетъ *), что этотъ дефицитъ будетъ покрытъ увеличеніемъ чистаго дохода существующей сѣти М.-Казанской ж. дороги, будто бы, на 2.157.000 р., но въ приложеніи № 13 это увеличеніе исчислено въ суммѣ всего 223.250 руб., да больше оно и не можетъ быть, такъ какъ транзитныя перевозки въ сущности только перекладываются со старыхъ линій (Батраки-Рузаевка—Москва) на новую.

Но этимъ еще не исчерпываются потери казны, такъ какъ при осуществленіи новаго предпріятія общества М.-Казанской ж. дороги казенная сѣть потеряетъ 1.992.599 р., да другія частныя дороги 1.263.910 р., а всего

*) Стр. 73 журнала.

3.256.509 рублей. Всѣ потери государства такимъ образомъ достигнуть суммы около 6.000.000 рублей.

Обращаясь къ проекту Нижегородско-Сибирской ж. дороги группы московскихъ капиталистовъ, необходимо сказать: 1, что мѣстное значеніе Нижегородско-Сибирской ж. дороги, какъ выше выяснено, будетъ значительно ниже, чѣмъ Западно-Уральской, такъ какъ она проходитъ по мѣстности значительно менѣе населенной и менѣе культурной, чѣмъ Западно-Уральская ж. дорога; 2, что для перевозки транзитныхъ грузовъ она менѣе выгодна, чѣмъ Западно-Уральская ж. дорога, такъ какъ транзитное разстояніе Нижній Новгородъ-Екатеринбургъ по ней длиннѣе на 49—50 верстъ, чѣмъ по Западно-Уральской ж. дорогѣ; 3, что стоимость ея вслѣдствіе постройки бесполезнаго восточнаго участка въ обходъ существующей недавно построенной казной линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ выше, чѣмъ Западно-Уральской ж. дороги на 60.000.000 руб. и 4, что она отнимаетъ значительно больше дохода отъ казенныхъ ж. дорогъ, чѣмъ Западно-Уральская. Поэтому нѣтъ никакихъ основаній отдавать предпочтеніе предъ Западно-Уральской ж. дорогою проекту Нижегородско-Сибирской ж. дороги; нѣтъ основаній, тѣмъ больше, что Западно-Уральская ж. дорога отлично удовлетворяетъ всѣмъ мѣстнымъ нуждамъ, о которыхъ въ послѣднее время ходатайствовали защитники проекта Нижегородско-Сибирской ж. дороги. Кромѣ того, будучи сама доходною, Западно-Уральская дорога меньше другихъ нарушаетъ интересы казенной сѣти ж. дорогъ, такъ какъ въ сообщеніи Челябинскъ-Москва, какъ по нынѣ существующимъ направленіямъ, такъ и въ направленіи Челябинскъ-Екатеринбургъ-Ергачъ-Нижній-Москва, казенныя ж. дороги теряютъ только ту часть протяженія, на которую сокращается общее разстояніе Челябинскъ-Москва. Теперь изъ протяженія Москва-Челябинскъ въ 1934 в. на долю казенныхъ ж. дорогъ приходится 1057 в. и частныхъ 877 в.; съ постройкою же Западно-Уральской ж. дороги разстояніе Челябинскъ-Москва будетъ 1795 в., изъ коихъ на долю частныхъ дорогъ придется 870 верстъ, т.-е. даже меньше, чѣмъ нынѣ, на 7 верстъ, а на долю казенныхъ 925 верстъ *).

Впрочемъ и Комиссія о новыхъ дорогахъ исчислила (прилож. къ журн. № 13), что Западно-Уральская ж. дорога увеличитъ доходъ казенной сѣти на 746.941 р.

Но параллельно съ этимъ Западно-Уральская ж. дорога, по мнѣнію комиссіи, будто бы наноситъ убытокъ частной сѣти (т.-е. Московско-Казанской ж. д.) въ 3.006.070 р., и это обстоятельство послужило однимъ изъ главныхъ мотивовъ для отклоненія проекта Западно-Уральской ж. дороги.

Несомнѣнно, что всякая дорога, дающая болѣе короткое соединеніе Москвы и портовъ Балтійскаго моря съ Ураломъ и Сибирью, чѣмъ черезъ посредство существующихъ ж. дорогъ, всегда отвлечетъ отъ этихъ дорогъ извѣстное количество грузовъ. Но, если стать на такую точку зрѣнія, чтобы не допустить такого отвлеченія грузовъ съ однѣхъ дорогъ на другія, а въ особенности если грузы направляются съ частныхъ дорогъ на казенныя, какъ въ данномъ случаѣ, то слѣдуетъ вообще признать, что дальнѣйшее развитіе сѣти ж. дорогъ въ Россіи нежелательно или, если можно строить новыя ж. дороги, то ихъ слѣдуетъ намѣренно удлинять съ такимъ расчетомъ, чтобы онѣ какъ нибудь не сократили непомѣрныхъ существующихъ разстояній, отъ которыхъ страдаетъ Россія, напр. по шаблону линіи Сарапулъ-Екатеринбургъ. Но тогда не слѣдовало бы разрѣшать постройки линій Сѣверно-Донецкой, Одесса-Бахмачъ, Волго-Бугульминской до ст. Чишмы С.-Злат. ж. д., Батраки-Рузаевка-Казань и т. д.

Почему въ этихъ случаяхъ не считались съ интересами казенныхъ ж. до-

*) Съ постройкою линіи Бугульма-Чишмы изъ общаго протяженія Челябинскъ—Москва 1886 верстъ на долю казенныхъ дорогъ останется только 494 версты.

рогъ, тѣмъ больше, что онѣ въ то время, когда разрѣшалась постройка означенныхъ частныхъ линій, давали крупные дефициты?

Благодаря отвлеченію грузовъ на линію Батраки-Рузаевка-Рязань, С.-Вяземская ж. дорога даетъ ежегодно казнѣ убытокъ около 9.000.000 руб., тогда какъ могла давать крупный чистый доходъ.

Если казна идетъ на такіе крупные убытки въ интересахъ крайне необходимаго для подъема народнаго благосостоянія развитія нашей ж. дорожной сѣти, то едва ли правительство обязано поддерживать дивиденды акціонеровъ М. Казанской ж. дороги на той высотѣ, которой они теперь достигли.

Ежегодные гарантированные платежи по капиталу сооруженія М. Казанской ж. дороги составляютъ 7.765.933 р. *), между тѣмъ какъ чистый доходъ за 1910 годъ достигъ 14.954.869 рублей, т. е. почти въ два раза превысилъ гарантированный.

Если бы постройка новой линіи уменьшила доходность М. Казанской дороги на столько, чтобы казнѣ пришлось приплачивать гарантію, то надъ такимъ вопросомъ еще стоило бы задуматься, а разъ этого нѣтъ, то не было никакой надобности выдвигать на первый планъ вопросъ объ уменьшеніи доходовъ акціонеровъ М. Казанской дороги.

Почему такое же соображеніе не было выдвинуто, когда разрѣшалось продолженіе Бугульминской дороги до ст. Чишмы, которая должна отнять громадное количество грузовъ отъ С. Злат. ж. дороги? Теперь же учитываются убытки линіи Симбирскъ—Бугульма—Чишма, еще не построенной?

При такихъ условіяхъ нельзя не признать вполне справедливымъ перенесеніе части доходовъ М. Казанской ж. дороги въ интересахъ развитія ж. дорожной сѣти на другія дороги, тѣмъ болѣе, что работа и доходность нашей ж. дорожной сѣти вообще и въ частности М. Казанской ж. д. все увеличивается.

Всѣмъ извѣстно, что М. Казанская ж. дорога съ трудомъ справляется со своими перевозками, и что залежи на ней являются довольно зауряднымъ явленіемъ. Достаточно вспомнить, что въ 1907 году, благодаря недостаточной пропускной способности участковъ М. Казанской ж. дороги Рузаевка-Тимирязево и Тимирязево-Казань, перевозка хлѣба на востокъ для неурожайныхъ губерній производилась съ чрезвычайными затрудненіями, съ которыми не былъ въ состояніи справиться даже извѣстный ж. дорожный дѣятель генералъ Вендрихъ, хотя перевозки „голоднаго хлѣба“ вовсе не такъ были велики.

Теченіе грузовъ съ востока изъ-за Волги на Западъ къ Москвѣ и Балтійскому морю съ каждымъ годомъ усиливается по мѣрѣ развитія ж. дорожной сѣти къ востоку отъ р. Волги и развитія земледѣльческой культуры въ Азіатской Россіи.

Въ особенности сильное вліяніе на увеличеніе движенія по М. Казанской ж. дорогѣ имѣло открытіе Ташкентской ж. дороги. Въ послѣдніе годы сотни тысячъ переселенцевъ слѣдовали въ Тургайскую область, и тамъ распаханы громадныя пространства степи; предрѣшенъ уже вопросъ о постройкѣ въ ближайшемъ будущемъ Южно-Сибирской магистрали и ж. дороги Арысь-Вѣрный.

Совершенно очевидно, что при такихъ условіяхъ отвлеченіе части грузовъ съ Московско-Казанской ж. д. не только не принесетъ особаго ущерба этой дорогѣ, но оно прямо необходимо, такъ какъ безъ этого невозможно развитіе земледѣлія за Волгою.

Также мало основательно и то соображеніе, что Западно-Уральская ж. дорога, проходя на протяженіи 100 верстъ по берегу р. Камы, будетъ будто бы, отвлекать грузы съ воднаго пути больше, чѣмъ другія линіи. Крупныя

*) Ежегодникъ Министерства Финансовъ, выпускъ 1910 г., стр. 663.

хлѣбныя пристани по р. Камѣ расположены вообще ниже с. Голева, у котораго Западно-Уральская ж. дорога выходить на берегъ р. Камы. Само собою понятно, что грузы, слѣдующіе изъ Перми и изъ Левшино въ Нижній-Новгородъ и внизъ по Камѣ и Волгѣ, перейти на Западно-Уральскую ж. дорогу никоимъ образомъ не могутъ. Въ данномъ случаѣ вопросъ можетъ идти лишь о перевозкѣ тѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, которые стягиваются изъ Осинскаго уѣзда къ двумъ пристанямъ, имѣющимся на этомъ протяженіи: Еловской и Осинской.

Для этихъ грузовъ, дѣйствительно, будетъ два пути: по ж. дорогѣ и водою. Послѣдній путь дешевле и, вѣроятно, большая часть грузовъ имъ и пойдетъ, какъ шла и раньше. Зимой нѣкоторая часть грузовъ, тяготеющихъ къ портамъ Балтійскаго моря (овесъ), пойдетъ по ж. дорогѣ. Вѣроятно, по ж. дорогѣ пойдутъ также скоро портящіеся и мелочные грузы. Но во всякомъ случаѣ Западно-Уральская ж. дорога меньше принесетъ убытка камскому судоходству, чѣмъ линія Нижній-Екатеринбургъ и въ особенности Казань-Екатеринбургъ, которая идетъ параллельно р. Камѣ на большомъ разстояніи отъ нея на протяженіи отъ Казани (отъ устья р. Камы) до Сарапула, т. е. на протяженіи 400 верстъ, гдѣ расположены самыя важныя камскія пристани.

Остается разобрать послѣднее возраженіе противъ Западно-Уральскій ж. дороги, сдѣланное представителемъ Военнаго Вѣдомства, по мнѣнію котораго линія Нижній Новгородъ-Ергачъ, давая выходъ на однопутный участокъ Пермскій ж. дороги, „не соотвѣтствуетъ стратегическимъ требованіямъ, такъ какъ означенный участокъ не будетъ въ состояніи пропускать поѣздовъ двухъ сходящихся линій“. (Петербургъ-Вятка-Екатеринбургъ и Москва-Нижній-Екатеринбургъ). По этому поводу необходимо замѣтить, что во первыхъ, главная масса воинскихъ перевозокъ на востокъ, несомнѣнно, пойдетъ изъ Центральной и Западной Россіи черезъ Нижній Новгородъ и Западно-Уральскую дорогу. Изъ С.-Петербурга по Сѣвернымъ ж. дорогамъ можно ожидать только незначительныя перевозки, такъ какъ убрать войска изъ С.-Петербургскаго округа нельзя, а заводы для изготовленія военныхъ запасовъ нынѣ переносятся изъ С.-Петербурга въ центральную и восточную Россію.

Кромѣ того, двѣ линіи отъ Екатеринбурга на Западъ существуютъ и теперь. Поѣзда съ Сѣверныхъ ж. дорогъ до Екатеринбурга могутъ быть направлены черезъ Пермь-Гороблагодатскую-Екатеринбургъ по старой вполнѣ благоустроенной линіи Пермской ж. дороги, оставляя линію Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ для пропуска воинскихъ поѣздовъ изъ центральной Россіи.

Сама по себѣ Западно-Уральская ж. дорога проектирована для пропуска 22 паръ воинскихъ поѣздовъ (при открытіи всѣхъ развѣздовъ), и это обстоятельство вызвало значительное увеличеніе ея стоимости. Линія же Екатеринбургъ-Нижній Новгородъ съ девятитысячными уклонами въ горной мѣстности никогда не можетъ достигнуть такой провозоспособности, какъ на Западно-Уральской ж. дорогѣ. Еще менѣе, повидимому, имѣлись въ виду воинскія перевозки при проектированіи линіи Казань-Екатеринбургъ, такъ какъ на разцѣночной вѣдомости этой линіи имѣется надпись, на которую представитель военного вѣдомства, очевидно, не обратилъ вниманія, а именно, что эта линія проектирована на пропускъ одной пары товарно-пассажирскихъ и одной пары товарныхъ поѣздовъ. Очевидно, что рассчитывать на выполненіе массовыхъ воинскихъ перевозокъ по такой линіи невозможно; въ случаѣ направленія на нее этихъ перевозокъ получится такая же путаница въ движеніи, какъ во время перевозки хлѣба для голодающихъ въ 1907 году, о чемъ упоминалось уже выше. Нельзя не замѣтить, что устройство второго пути на участкѣ Ергачъ-Екатеринбургъ на протяженіи 284 верстъ, если бы это въ интересахъ воинскаго или коммерческаго движенія потребовалось, обошлось бы всего около 7.000.000 рублей, а построить самостоятельную линію отъ Екатеринбурга стоитъ лишнихъ 60.000.000 рублей.

Но одна двухпутная дорога въ стратегическомъ отношеніи и въ коммерческомъ для транзита, несомнѣнно болѣе удобна, чѣмъ двѣ однопутныхъ.

Несмотря, однако, на столь очевидную несостоятельность и полную невыгодность для казны всего проекта Московско-Казанской ж. дороги, часть членовъ Комиссіи о новыхъ дорогахъ высказалась за выдачу концессіи Обществу Московско-Казанской ж. дороги, но здѣсь, при такомъ рѣшеніи вопроса, надо имѣть въ виду то обстоятельство, что выдача концессіи тому или другому предпринимателю не равносильна еще обязательству для него *построить данную линію*. Это видно хотя бы изъ того, что Обществу Московско-Казанской ж. дороги еще въ 1903 году выдана была концессія на сооруженіе линіи Люберцы—Арзамасъ—Шихраны и моста черезъ р. Волгу, но къ сооруженію линіи Арзамасъ—Шихраны Общество Московско-Казанской дороги не приступило еще до сего времени, а за постройку моста черезъ р. Волгу казна должна была по дополнительному соглашенію принять на себя ежегодный платежъ процентовъ, въ суммѣ 400.000 р., на весь капиталъ для сооруженія моста. Надо считать, что въ такомъ же совершенно положеніи будетъ находиться и вопросъ о сооруженіи новой желѣзнодорожной сѣти въ Заволжьи и въ Приуральи. Эта сѣть будетъ, какъ выше выяснено, убыточна для Общества Московско-Казанской ж. дороги, и представители означеннаго Общества вполне ясно это сознаютъ (заявленіе инженера Бубликова на стр. 60 журн. Комиссіи). Старыя общества, естественно, очень неохотно идутъ на пониженіе своихъ доходовъ, а Правительство не имѣетъ легальнаго способа заставить концессіонера приступить къ реализаціи невыгоднаго для него предпріятія и поэтому, если концессіонеръ найдетъ предпріятіе для себя невыгоднымъ, то всегда можетъ отказаться отъ него. Въ этомъ смыслѣ на стр. 58 журнала имѣется заявленіе представителя Общества Московско-Казанской ж. дороги, Н. К. фонъ Меккъ, въ слѣдующихъ словахъ: „если Правительство не будетъ настаивать на сооруженіи всѣхъ перечисленныхъ вѣтвей и самой линіи Нижній Новгородъ—Котельничъ, то Общество Московско-Казанской дороги изъявляетъ готовность ограничиться сооруженіемъ лишь одной линіи Казань—Екатеринбургъ и не имѣетъ возраженій противъ сооруженія линіи Нижній—Котельничъ другими предпринимателями“. Въ этихъ словахъ *какъ бы уже заранее* предусматривается отказъ отъ сооруженія линіи Нижній—Котельничъ, тогда какъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ дано было предпочтеніе именно комбинаціи двухъ линій Казань—Екатеринбургъ и Нижній—Котельничъ, а не одной линіи Екатеринбургъ—Казань, такъ какъ слишкомъ уже очевидно, что ни въ какомъ случаѣ нельзя Нижній-Новгородъ и его *всероссійскую* ярмарку оставлять въ какомъ-то тупикѣ безъ прямого и наиболѣе кратчайшаго соединенія съ Ураломъ и Сибирью.

Видно.
журн.

Общество Московско-Казанской ж. дороги, конечно, не откажется отъ концессіи на линію Екатеринбургъ—Казань, чтобы не упустить транзитныхъ грузовъ, но едва ли оно скоро приступитъ къ сооруженію этой линіи и здѣсь будетъ такая-же задержка, какъ и для линіи Арзамасъ—Шихраны, концессію на которую Общество получило еще въ 1903 году, но до сего времени къ постройкѣ не приступлено!

Общество Московско-Казанской ж. дороги, вслѣдствіе все усиливающегося движенія на линіи Батраки-Инза-Рузаевка-Казань, совершенно перегруженной, должно приступить къ сооруженію линіи Симбирскъ-Алатырь-Арзамасъ, которая и намѣчена на планѣ всѣхъ линій, проектируемыхъ Обществомъ Московско-Казанск. дороги. При такихъ условіяхъ постройка линіи Арзамасъ—Шихраны и линіи Казань—Екатеринбургъ вообще едва ли необходима для Общества Московско-Казанской ж. дороги, такъ какъ, если подсчитать собственную доходность, исключая транзитные грузы, линіи Арзамасъ—Шихраны—Казань—Екатеринбургъ, то окажется, что эта линія будетъ вообще убыточною; что же касается

транзитныхъ перевозокъ, то, все равно, мимо существующей сѣти Общества Московско-Казанской ж. дороги эти грузы не пройдутъ! Въ виду этого надо полагать, что и концессія на постройку линіи Казань—Екатеринбургъ останется также невыполненною Обществомъ Моск. Каз. д., какъ остается невыполненною концессія на линію Арзамасъ—Шихраны, и это тѣмъ болѣе, что доказать убыточность этой дороги вовсе не трудно.

Итакъ просимая въ настоящее время концессія нужна Обществу Московско-Казанской ж. дороги лишь только для того, чтобы другіе предприниматели не построили *болѣе короткой линіи въ обходъ* Московско-Казанской желѣзн. дороги; но разъ этой опасности не будетъ, Обществу Московско-Казанской ж. д. нѣтъ никакого особаго интереса самому безъ какихъ-либо значительныхъ компенсацій отъ казны строить новыя линіи, которыя только могутъ повести къ сокращенію современнаго чистаго дохода по существующей сѣти.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, если въ *интересахъ государственныхъ* требуется постройка новой линіи для соединенія Урала и Сибири съ Москвою, центральною Россіею и Прибалтійскими портами, то для срочнаго выполненія этой задачи необходимо предоставить все это дѣло *новому обществу*, которое не было бы связано обязательствами со старыми акціонерами.

Такимъ новымъ обществомъ могла-бы явиться группа Московскихъ капиталистовъ во главѣ съ Ф. А. Головинымъ? По проекту этой группы соединеніе Москвы съ Ураломъ и Сибирью производится черезъ Нижній Новгородъ и проектируемая линія въ восточной ея части направляется черезъ Сарапулъ и Красноуфимскъ на Екатеринбургъ т. е. въ этой части проектируемая линія совпадаетъ съ трассой проекта Общества Московско-Казанской дороги. Что-же касается западной части дороги по проекту Ф. А. Головина, то въ этой части проектируемая линія отъ Нижняго Новгорода почти совпадаетъ съ линіей Западно-Уральской дороги, далѣе-же проходитъ нѣсколько южнѣе, минуя Ижевскій и Воткинскій заводы.

При сравненіи этой линіи Нижній-Екатеринбургъ съ Западно-Уральской дорогой, всѣ преимущества оказываются на сторонѣ Западно-Уральской ж. д. — изъ нихъ главные:

1) Разстояніе Нижній-Ергачь-Екатеринбургъ на 55 верстъ короче, нежели Нижній-Екатеринбургъ, что составляетъ совершенно *напрасный пробѣгъ транзитныхъ грузовъ по этимъ лишнимъ 55 верстамъ.*

2) Вся строительная длина по проекту Ф. А. Головина — 1202 версты, по проекту же Западно-Уральской дороги — 863 версты т. е. менѣе на 340 верстъ, что *значительно понижаетъ стоимость* Западно-Уральской дороги, такъ какъ не надо вторично пересѣкать Уральскій хребетъ, который, конечно, представляетъ *наиболѣе трудныя и дорогія работы*, а также и возможные *неожиданности въ родѣ Самаро-Уфимскихъ воронокъ!!*

3) Линія Западно-Уральской дороги проходитъ черезъ казенные Ижевскій и Воткинскіе заводы, затѣмъ хорошо обслуживаетъ болѣе населенныя части Яранскаго, Уржумскаго и Осинскаго уѣздовъ, — напротивъ линія Нижній-Екатеринбургъ проходитъ по менѣе богатымъ мѣстамъ и вдали отъ *казенныхъ заводовъ.*

4) Линія Западно-Уральской дороги, примыкая къ казенной Пермской дороги, приноситъ этой казенной дорогѣ *большой доходъ*, тогда какъ линія Нижній-Екатеринбургъ, проходя послѣднія 250 верстъ параллельно и вблизи Пермской казенной дороги, причиняетъ этой дорогѣ значительные убытки.

5) Западно-Уральская дорога соединяетъ Москву и Нижній съ Сѣвернымъ Ураломъ значительно лучше, нежели линія Нижній-Екатеринбургъ.

6) Западно-Уральская дорога даетъ большія удобства по оборудованію желѣзно-дорожнаго узла ст. Нижній-Новгородъ и устройству моста черезъ р. Оку.

24 руб.
на акціи
а тѣмъ своимъ
на 1/2 купим

Такимъ образомъ изъ сравненія между собою всѣхъ этихъ трехъ проектовъ и на основаніи всѣхъ расчетовъ, приведенныхъ въ проектѣ журнала Комиссіи о новыхъ дорогахъ, представляется необходимымъ вывести одно вполне определенное заключеніе, что Западно-Уральская ж. дорога даетъ **наилучшее** рѣшеніе всего вопроса о соединеніи Москвы съ Ураломъ и Сибирью. Соединеніе это должно быть сдѣлано на всемъ протяженіи по линіямъ, выстроеннымъ согласно техническихъ условій **магистралей** (дорогъ первостепеннаго значенія) т.-е. на 20—22 пары поѣздовъ, но ни въ коемъ случаѣ не съ такою малою пропускною способностью, какъ это проектировано Обществомъ Московско-Казанской дороги для линій Казань-Екатеринбургъ и Нижній-Котельничъ. Для соединенія Москвы съ Ураломъ и Сибирью, по проекту предпринимателей Западно-Уральской желѣзной дороги, съ одной стороны уже имѣются Сибирская и Пермская казенныя дороги, выстроенныя по типу магистралей, а съ другой стороны двухпутная Московско-Нижегородская казенная дорога,—остается построить еще 863 версты Западно-Уральской дороги, которая вся проектирована по типу магистралей и, по сравненію съ другими проектами, имѣетъ слѣдующія преимущества:

1) Разстояніе между Москвою, всею Западною частью Европейской Россіи и Екатеринбургомъ будетъ самое **наикратчайшее**, что особенно важно для **транзита**.

2) Для полученія этого кратчайшаго разстоянія приходится построить **наименьшее** число верстъ новой магистралей, что даетъ сокращеніе расходовъ до **40—60 милліоновъ рублей**.

3) Потребность въ путяхъ сообщенія громадной плодородной Вятской губерніи удовлетворяется **значительно лучше**, нежели другими проектами, такъ какъ Западно-Уральская дорога проходитъ ближе къ городамъ Яранску и Уржуму и по наиболѣе богатымъ и населеннымъ мѣстамъ этихъ уѣздовъ.

4) Для наилучшаго удовлетворенія мѣстныхъ интересовъ и для дальнѣйшаго развитія желѣзнодорожной сѣти предприниматели принимаютъ на себя обязательство выстроить необходимыя вѣтви, въ первую очередь **вѣтвь на Казань**, а затѣмъ на Сарапуль, Красноуфимскъ и Вятку. Кромѣ того предприниматели согласны принять **большое участіе** въ постройкѣ общаго съ Московско-Казанской ж. дорогой моста черезъ рѣку Оку въ городѣ Нижній Новгородъ. Мостъ приспособить къ экипажной ѣздѣ какъ въ интересахъ города, такъ и въ интересахъ самой Западно-Уральской дороги, для управленія которой предположено выстроить особое зданіе въ самомъ городѣ.

5) Для нуждъ казенныхъ Ижевскаго и Воткинскаго заводовъ не надо строить отдѣльныхъ вѣтвей, **убыточныхъ въ эксплуатаціи**, такъ какъ эти казенные заводы съ ихъ населеніемъ до 70.000 жителей будутъ расположены на самой магистралей, что имѣетъ весьма важное значеніе для выгодной эксплуатаціи этихъ заводовъ, для дешеваго подвоза къ нимъ матеріаловъ и для дальнѣйшаго ихъ развитія. Особенно это важно для Ижевскаго завода, какъ главнаго поставщика **оружія, снарядовъ и другихъ заготовокъ** Артиллерійскаго Вѣдомства.

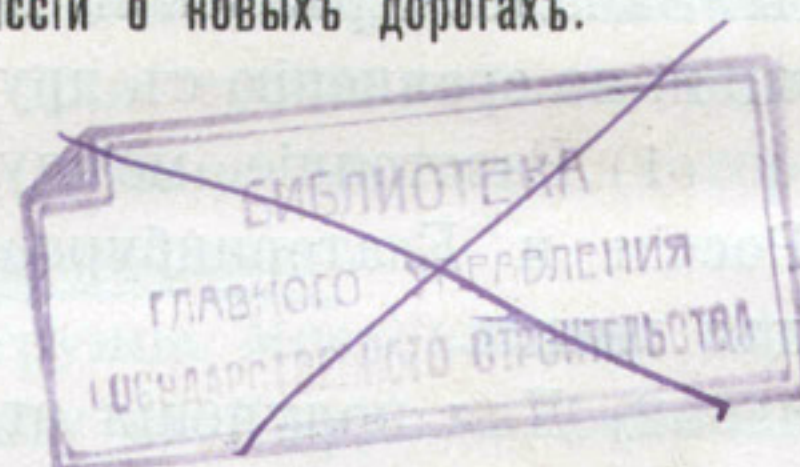
6) Принятіе проекта Западно-Уральской дороги имѣетъ въ особенности весьма важное значеніе для **судьбы всего населенія** Воткинскаго Завода, такъ какъ Правительство, въ виду убыточности эксплуатаціи завода изъ-за недостатка удобныхъ сообщеній, предполагаетъ совершенно закрыть этотъ заводъ, — предприниматели-же Западно-Уральской дороги согласны приобрести отъ казны этотъ заводъ за сумму до **4 милліоновъ рублей** для устройства тамъ главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, чѣмъ и будетъ достигнуто **полное обезпеченіе мастеровыхъ** Воткинскаго завода **постоянною** работою на все время концессіи.

7) Осуществленіе постройки Западно-Уральской дороги съ финан-

совой стороны вполне обеспечено заключеннымъ условіемъ съ С.-Петербургскимъ Частнымъ Коммерческимъ Банкомъ на полную реализацію акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ и потому къ постройкѣ дороги будетъ приступлено непосредственно по разрѣшеніи концессіи, что въ данное время имѣетъ важное значеніе въ виду возможности неурожаевъ во всемъ Заволжьи.

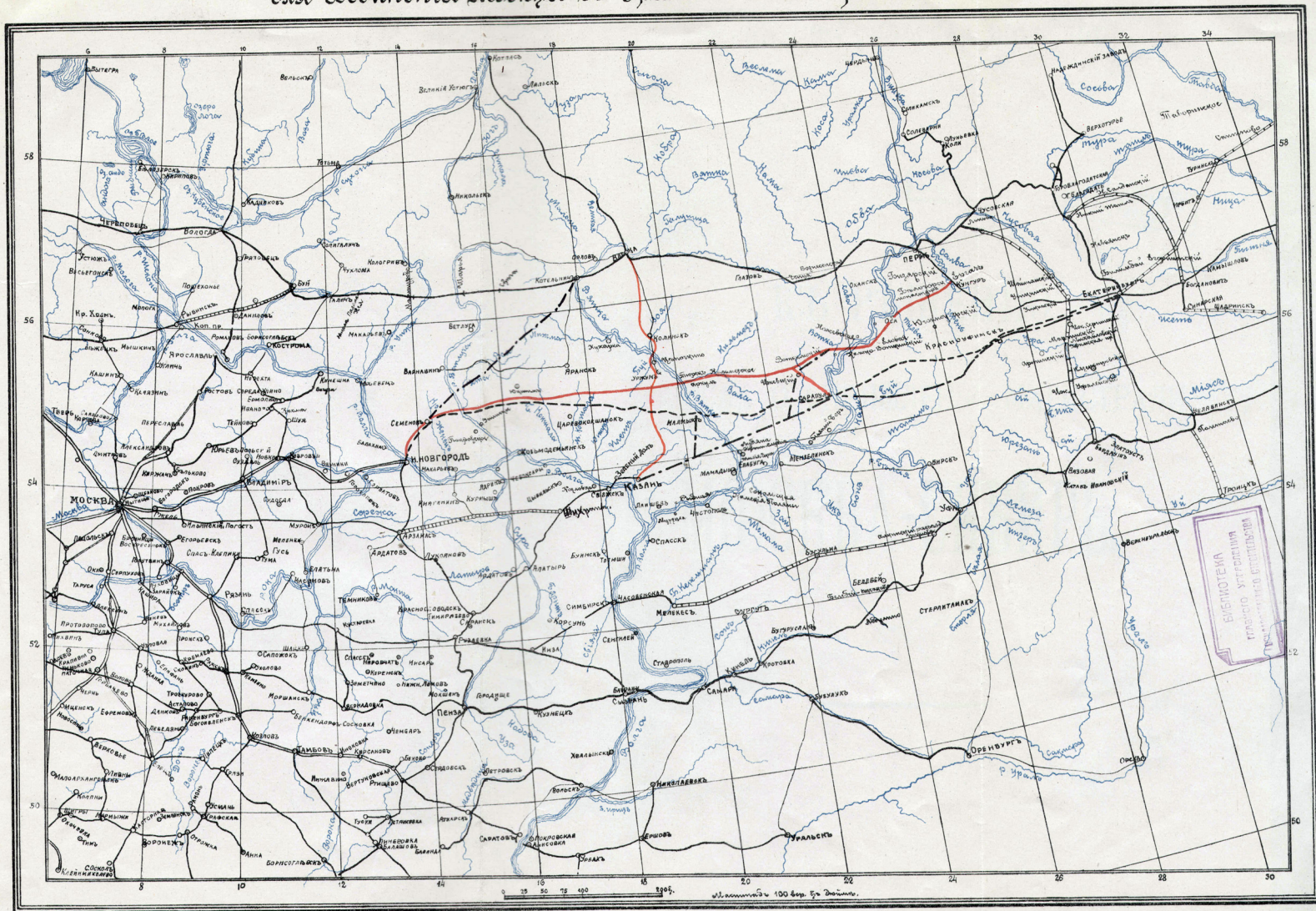
8) Западно-Уральская ж. дорога не только не нанесетъ убытка казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, но напротивъ значительно увеличитъ доходъ какъ Московско-Нижегородской жел. дороги, такъ и Пермской казенной дороги (стр. 20 проекта журнала Комиссіи о новыхъ дорогахъ).

и 9) Западно-Уральская ж. дорога, какъ наиболѣе короткая, наиболѣе выгодная, и наиболѣе дешевая не потребуетъ со стороны казны никакихъ особыхъ расходовъ и жертвъ, — наоборотъ казна будетъ имѣть участіе въ значительной прибыли отъ эксплуатаціи этой транзитной дороги; наличіе этой прибыли доказано всѣми подсчетами, сдѣланными въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ.



на 4 1/2 м. р.

Карта направления Западно-Уральской и других жел. дор. проектируемых для соединения Москвы с Уралом и Сибирью.



— Западно-Уральская.
— Никитинская — Екатеринбург.
— Екатеринбург — Челябинск.