

3. 60 |

ПРОВЕРЕН
1960 г.Проверено
1991 г.ДЕПОЗИТАРИИ
ХРАНЕНИЕ

ЗАПИСКА

по вопросу о проведении железнодорожного пути къ селу
Медвѣжьему, Ставропольской губерніи.

463707

Село Медвѣжье и группирующаяся около него села, расположенные въ западной части Ставропольской губерніи, на границѣ съ Кубанской областью, принадлежать къ числу тѣхъ мѣстъ Имперіи, которыя, при наличіи хорошихъ почвенныхъ и климатическихъ условій, но лишенныя благодѣтельного влияния желѣзныхъ дорогъ, находятся въ такомъ положеніи, когда дальнѣйшее экономическое развитіе ихъ возможно съ болышимъ трудомъ.

Населеніе этого богатаго района живеть исключительно земледѣльческимъ хозяйствомъ и послѣднее съ избыткомъ удовлетворяетъ его потребности. Но при отсутствіи правильнаго и удобнаго сообщенія съ рынкомъ, а съдовательно и свободнаго сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ, земледѣліе здѣсь не достигло, да по существу и не можетъ достигнуть, должныхъ размѣровъ, а главное—раціональной постановки; здѣсь оно приняло ярко выраженные экстенсивные формы: распахиваются почти все, что можно, не даютъ земли отдыхать. Дальше въ этомъ направлениі земледѣльческому хозяйству идти некуда, такъ какъ, для разсмотриваемаго въ настоящей запискѣ края, время экстенсивнаго земледѣлія, расчетанаго на даро-

вия силы земли на возможность расширяться со своими постройками насколько хватить силъ,—уже прошло. Население съ каждымъ годомъ становится все гуще, свѣжихъ земель уже нѣть, а старая съ каждымъ годомъ все слабѣютъ, не получая никакого отдыха.

Приходится искать новыхъ формъ веденія хозяйства; но сколько-нибудь крупное измѣненіе въ этомъ отношеніи возможно только при наличіи желѣзно-дорожного пути, который можетъ дать возможность выгодно и своевременно сбывать на рынокъ продукты. Другого выхода нѣть, и не даромъ мѣстное населеніе только въ проведеніи дороги и видитъ выходъ изъ создавшагося нелегкаго положенія.

Сельское общество села Медвѣжьяго, прекрасно понимая, какое значеніе, въ смыслѣ улучшенія экономического благосостоянія мѣстности, можетъ имѣть желѣзная дорога, проложенная въ границахъ Медвѣженского района, въ продолженіе десятка лѣтъ много разъ возбуждало вопросъ о соединеніи села Медвѣжьяго съ одною изъ ближайшихъ станцій желѣзной дороги, но всегда терпѣло неудачу.

Въ 1907 году, когда, благодаря предстоявшему выкупу Правительствомъ Владикавказской дороги, послѣдняя принуждена была заняться изысканіемъ и проложеніемъ новыхъ линій, у медвѣженцевъ вновь ожила надежда видѣть у себя дорогу,—и вотъ, Медвѣженское общество въ теченіе двухъ лѣтъ (1907—1908) трижды возбуждаетъ ходатайство передъ Владикавказскою дорогой о соединеніи села Медвѣжьяго со станціями Расшеваткой, Егорлыкомъ или Развильной, предлагая потребное для полотна дороги количество земли уступить безвозмездно.

Однако, соединеніе села Медвѣжьяго рельсовымъ путемъ съ общую сѣтью желѣзныхъ дорогъ, имѣющее

исключительно мѣстное значеніе, въ то время, очевидно, не входило въ расчеты Владикавказской дороги, которая, пользуясь монопольнымъ вліяніемъ въ краѣ, пренебрегала мѣстными интересами, а при проведеніи новыхъ вѣтвей стремилась лишь къ увеличенію пробо́га грузовъ и привлечению транзита.

Ходатайство Медвѣженского общества было тогда оставлено безъ отвѣта, и населеніе совершило потерю надежду найти поддержку со стороны Общества Владикавказской дороги. Эта увѣренность укрепилась еще больше, когда Правленіе Владикавказской дороги, на запросъ Дмитріевскаго Волостного Правленія отъ 27 ноября 1911 года за № 4800 относительно постройки Обществомъ Владикавказской дороги вѣтвей отъ станцій Егорлыкъ или Расшеватка, официальнымъ письмомъ отъ 4 января 1912 года объявило населенію, что „проведеніе распоряженіемъ Общества Владикавказской желѣзной дороги вѣтвей отъ упомянутыхъ станцій не предполагается“.

Въ такомъ положеніи вопросъ о проведеніи дороги въ Медвѣжье находился до начала 1912 г., когда онъ, такъ сказать, становится на реальную почву.

Въ концѣ декабря прошлаго года Волостными Правленіями сель Медвѣжьяго, Преграднаго, Дмитріевскаго и другихъ было получено заявленіе Коллежскаго Ассесора Кирилла Трофимовича Живило о его желаніи создать Сѣверо-Кавказскій подъѣздной желѣзнидорожный путь въ направленіи отъ Григориополисского разъѣзда Ставропольской вѣтви черезъ станцію Раешеватскую, мимо станціи Успенской и Новолокинской и до села Медвѣжьяго, всего приблизительно на разстояніи 62 верстъ.

Сооруженіе и эксплоатация Сѣверо-Кавказскаго подъѣздного пути предполагались на частные сред-

ства. Предприниматель намѣрѣнъ быть учредить для этой цѣли акціонерное Общество, при чмъ, въ виду незначительности капитала, потребного для устройства и эксплоатациіи пути, предполагалось ограничиться выпускомъ однѣхъ только акцій безъ облигационнаго займа. Въ разосланныхъ по селамъ заявленіяхъ г. Живило, для сооруженія проектируемаго имъ подъѣзднаго пути, предлагалъ обществамъ: 1) изъявить согласіе на отчужденіе потребнаго количества земли подъ дорогу и карьеры по 250 руб. за десятину, т. е. за плату, по которой уступлена земля Армавиръ-Туапсинской и Черноморско-Кубанской желѣзнымъ дорогамъ; 2) записать сумму на покупку акцій и 3) признать за г. Живило право выпустить, сверхъ смѣтныхъ, акцій бесплатно на 60.000 руб., въ возмѣщеніе его расходовъ по экономическому и техническому изысканіямъ, за инициативу и веденіе дѣла на свой счетъ.

Несмотря на необходимость материальнаго со стороны населенія участія въ осуществлениіи проектируемаго подъѣзднаго пути, населеніе района, единствующаго войти въ сферу вліянія новаго подъѣзднаго пути, очень сочувственно отнеслось къ проекту Живило. Сознаніе необходимости дороги,—дороги въ какомъ бы то ни было направлениі,—было такъ велико у населенія, что Медвѣженское сельское общество на сходѣ 9 января сего 1912 года, изъявляя согласіе на отчужденіе потребнаго количества земли по 250 руб. за десятину не деньгами, а акціями будущаго акціонернаго Общества; давая согласіе г. Живило на выпускъ въ свою пользу дополнительныхъ акцій на 60.000 руб.,—постановило: ассигновать на покупку акцій 300.000 руб., а вслѣдъ за нимъ—Дмитріевское ассигновываетъ 200.000 руб.,—фактъ,

неслыханный въ исторіи нашихъ крестьянскихъ обществъ, обычно того поддающихся всякимъ начинаніямъ.

Однако, проекту г. Живило не суждено было осуществиться: населенію было предложено и болѣе выгодное направление и болѣе выгодныя условія.

Такое предложеніе находило отъ уже существующаго Общества Ейской дороги.

12-го февраля сего года представители и уполномоченные селеній Медвѣженского района, съ его населеніемъ свыше 150.000 душъ и съ посѣвною площадью болѣе 500.000 десятинъ, на общемъ ихъ собраніи въ с. Медвѣжьемъ рѣшили войти въ соглашеніе съ Обществомъ Ейской желѣзной дороги о соединеніи села Медвѣжьяго съ названною дорогой рельсовымъ путемъ черезъ Царицынскую вѣтвь. Къ этому соглашенію тогда же пріимѣнуло еще 5 станицъ Кубанской области, замкнутыхъ, съ одной стороны, Царицынскою вѣтвью, а съ другой—главною линіей Владикавказской желѣзной дороги, съ населеніемъ въ 50,000 душъ и съ посѣвною площадью въ 250.000 десятинъ.

Приговоромъ 12 февраля с. г. Медвѣженское общество, отмѣтивъ исключительную выгодность для населенія линіи Сосыка—Медвѣжье, постановило уступить безвозмездно подъ постройку дороги потребное количество земли^{*)} и избрало депутацию для поѣздки въ Петербургъ—ходатайствовать о проведеніи дороги въ указанномъ направлениі.

^{*)} Приговоромъ 27 мая с. г. это первоначальное рѣшеніе отмѣнено и, по соглашенію съ Обществомъ Ейской желѣзной дороги, постановлено: уступить требуемое подъ полотно желѣзной дороги количество земли по 250 руб. за десятину.

Какъ всякая новая линія, затрагивающая интересы существующихъ уже, встрѣчаетъ со стороны послѣднихъ препятствіе къ осуществлению, такъ и проектируемое направление встрѣтило въ лицѣ Владикавказской желѣзной дороги сильнаго и опаснаго противника.

Это Общество, монополизировавшее Сѣверный Кавказъ, въ теченіе 30 съ лишнимъ лѣтъ своего существованія всѣми способами стремившееся препятствовать постройкѣ въ этомъ краѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, выступило и въ настоящемъ случаѣ съ единственную цѣлью—предупредить нарождающуюся возможность постройки новой линіи другимъ Обществомъ. Официально отказавшаяся отъ постройки дороги 4 января, Владикавказская желѣзная дорога 16 марта возбуждаетъ передъ Правительствомъ ходатайство о разрѣшеніи построить вѣтвь отъ станціи Расшеватка до села Медвѣжьяго.

Такое неожиданное выступленіе, и при томъ съ предложеніемъ направлениія, которое, по словамъ самого Предсѣдателя Совѣта Министровъ, сказаннымъ при приемѣ депутаціи въ апрѣль мѣсяцѣ настоящаго года, не можетъ быть сравниваемо по своему экономическому значенію съ направлениемъ къ сѣверу на Царизинскую вѣтвь,—было понято населеніемъ, какъ желаніе, если не совсѣмъ убрать съ дороги конкурента, то такъ или иначе затормазить начатое дѣло.

Дѣятельность агентовъ Владикавказской дороги впослѣдствіи еще болѣе укрѣпила это предположеніе и заставила окончательно убѣдиться въ истинной политикѣ Владикавказской дороги.

Предлагая заявленіемъ отъ 15-го числа іюля мѣсяца Медвѣженскому сельскому обществу поддержать ходатайство Владикавказской дороги о прове-

деній линіи отъ ст. Расшеватки до с. Медвѣжьяго, представитель дороги, г. Никулинъ, находитъ возможнымъ и допустимымъ одновременно телеграфировать Предградиенскому Волостному Старшинѣ предложеніе возбудить самостоятельное ходатайство передъ Министерствомъ Финансовъ и Путей Сообщенія о проведеніи вѣтви отъ ст. Расшеватка до с. Преграднаго; въ то же время въ Медвѣжьемъ другой официальный довѣренный Общества Владикавказской дороги угрозами старается склонить населеніе отказаться отъ проекта Ейской дороги и принять предложеніе Владикавказской, увѣряя, что въ случаѣ отказа со стороны Медвѣженского общества поддержать это предложеніе, могущественная Владикавказская дорога въ паказаніе Медвѣжьюму не только оставить его совсѣмъ безъ дороги, проведя вѣтку отъ Расшеватки въ сѣднєе село Преградное, но и уѣздъ переведеть изъ Медвѣжьяго туда же.

Эти и подобныя имъ дѣйствія официальныхъ довѣренныхъ Владикавказской дороги, а также и всѣ предложения послѣдней, не идущія дальше обычныхъ разговоровъ, въ то время, какъ Ейская дорога уже закончила техническія и экономическія изысканія, были по достоинству оцѣнены населеніемъ.

На сельскомъ сходѣ 15-го августа с. г. Медвѣженское общество, выслушавъ объясненія представителя Владикавказской желѣзной дороги, г. Щербину, и Предсѣдателя Правленія Ейской дороги, г. Ненашева, рѣшило дать первому условное согласіе на постройку вѣтви Расшеватка—Медвѣжье.

Отмѣтивъ вновь исключительную выгодность линіи Сосыка—Медвѣжье, общество рѣшило принять и предложеніе Владикавказской желѣзной дороги, но какъ дополнющеющее первое, поручивъ избран-

нымъ уполномоченнымъ поддерживать это ходатайство.

Такой приговоръ показываетъ, что Медвѣженское сельское общество ясно представляло себѣ, съ кѣмъ оно имѣть дѣло, и прекрасно понимало всю несложную политику представителей Владикавказской желѣзной дороги.

Въ лицѣ Владикавказской желѣзной дороги Медвѣженское общество видѣло опаснаго конкурента направлению Сосыка—Медвѣжье, старающагося затормазить осуществленіе исключительно выгодной для населенія линіи; мало вѣря въ возможность осуществленія двухъ желѣзнодорожныхъ линій, оно такимъ приговоромъ выразило вполнѣ основательное опасеніе, что ни чѣмъ не оговоренное сочувствіе общества предложенію Владикавказской желѣзной дороги можетъ дать въ ея руки сильное оружіе противъ осуществленія проекта Ейской желѣзной дороги, къ чему, понятно, и стремились представители Владикавказской желѣзной дороги, усиленно добивавшіеся сочувствія общества на постройку вѣтви Расшеватка—Медвѣжье.

Дальнѣйшее поведеніе г. Щербина вполнѣ подтвердило это предположеніе, обнаруживъ истинныя цѣли и планы Владикавказской дороги.

Какъ и слѣдовало ожидать, приговоръ Медвѣженского общества оказался идущимъ вразрѣзъ съ расчетами Владикавказской желѣзной дороги, и г. Щербина отказался отъ него, требуя для себя самостоятельного приговора, безъ упоминанія о состоявшемся соглашеніи съ Ейскою желѣзною дорогой и о преимуществахъ Ейскаго варіанта. Этотъ отказъ быль бы совершенно необъяснимъ, если бы въ доказательствахъ самостоятельного приговора не видѣть плохо замаскированнаго желанія затормазить осу-

ществленіе Ейскаго проекта, тѣмъ болѣе, что въ теченіе всего схода самъ г. Щербина усиленно уговаривалъ общество «строить двѣ дороги» и, какъ бы идя ему навстрѣчу, послѣднее въ своемъ приговорѣ ясно выразило свое желаніе имѣть двѣ дороги,— по стольку, разумѣется, по скольку такое желаніе является осуществимымъ.

Въ самостоятельномъ приговорѣ по выше изложеннымъ мотивамъ было отказано, а слѣдствіемъ отказа явилось выступленіе Владикавказской желѣзной дороги въ соѣднѣемъ селѣ Преградномъ.

П это вынужденное выступленіе въ Преградномъ, послѣ незадачъ въ Медвѣжьемъ, отдавшемъ предпочтеніе Ейской дорогѣ, даетъ лишній разъ объясненіе той непомѣрной заботливости объ интересахъ населенія Медвѣженского района, которую вдругъ обнаружила Владикавказская желѣзная дорога своимъ стремленіемъ облагодѣтельствовать край новою вѣткой.

Къ сожалѣнію, чувство общественности у Преградненскаго сельскаго общества оказалось развитымъ въ значительно меньшей степени, чѣмъ у Медвѣженскаго.

Медвѣженское общество въ своей поддержкѣ Ейскаго варіанта престижало не только свои, мѣстные, интересы, получая дорогу въ наиболѣе выгодномъ направлениі, но и интересы всего района, такъ какъ въ этомъ отношеніи у Ейской желѣзной дороги, несомнѣнное преимущество по сравненію съ Владикавказской дорогой: у первой понятное стремленіе проникнуть вноскрестъ въ глубь Ставропольской губерніи, прорѣзать съ запада на востокъ всю южную часть губерніи и весь Медвѣженскій районъ, непосредственно захватывая все его села и прежде всего Преградное; для нея другого выхода, какъ въ бездорожную Ставро-

польскую губернию, несть и быть не можетъ; вторая же выступила со своимъ предложениемъ вынуждено, чтобы убить конкурента и, по своему обыкновенію не считаться съ интересами населенія, предлагаетъ направлениѣ, не представляюще никакого экономического значенія.

Забота о собственномъ благополучіи и неправильные расчеты, основанные на винувшемъ населенію вѣрѣ въ могущество Владикавказской дороги, которая, будто бы, все можетъ сдѣлать такъ, какъ захотеть, не считаясь ни съ мѣстными ни съ общегосударственными интересами, взяли перенѣсъ надъ соцѣдскою солидарностью и общими интересами края, и на сходѣ 28 октября сего года Преграденское сельское общество, не разбираясь въ закулисной сторонѣ выступленія Владикавказской желѣзной дороги и не задумываясь надъ возможными неблагоприятными для всего района послѣдствіями своего решения, постановило принять предложеніе Владикавказской желѣзной дороги построить вѣтвь Расшеватка—Преградное.

Прибѣгши не разъ въ своей практикѣ къ приему запугиванія, представители Владикавказской дороги и теперь стараются винувшемъ населенію мысль, что послѣ Преграденского приговора для медвѣженцевъ все потеряно; что дороги въ Медвѣжье не было и не будетъ.

Къ счастью для Медвѣжьяго, рѣшеніе вопроса о направлениѣ желѣзодорожныхъ линій въ Медвѣженскомъ уѣздѣ зависитъ не отъ одной Владикавказской желѣзной дороги. Можно поэтому надѣяться, что тамъ, гдѣ этотъ вопросъ будешь решаться, интересы двухсоттысячного населенія района будутъ поставлены выше временныхъ, случайныхъ,

интересовъ одного частнаго Общества, и населеніе получитъ ту дорогу, которая наиболѣе отвѣчаетъ его экономическимъ требованіемъ.

Что касается выбора конечнаго пункта желѣзодорожной линіи, то даже если остановиться на направлениѣ на Ставропольскую вѣтвь, то и тогда все таки село Медвѣжье имѣть несомнѣнныя преимущества передъ Преграднымъ.

Основнымъ положеніемъ, на которомъ зиждется защита проекта Расшеватка—Преградное, является возможность достиженія такимъ направлениемъ непосредственной связи обширнаго Медвѣженскаго уѣзда съ его административнымъ губернскимъ центромъ—городомъ Ставроцлемъ, а если это такъ, то у с. Медвѣжьяго, какъ уѣзднаго центра, въ этомъ отношеніи несомнѣнное преимущество передъ селомъ Преграднымъ, и мы поэтому считаемъ большую увѣренность въ томъ, что запугивание могущественныхъ гр. «владикавказцевъ» останутся только запугиваніями, а Медвѣжье, вопреки этимъ запугиваніямъ, сохранивъ за собою положеніе уѣзднаго центра, пріобрѣтетъ и дорогу.

Такова исторія Медвѣженскаго желѣзодорожнаго вопроса съ момента его возникновенія и по настоящій день. Переходимъ теперь къ ошибкамъ того и другого изъ предлагаемыхъ направлений (Медвѣжье—Расшеватка и Медвѣжье—Сосыка) съ точки зрѣнія интересовъ населенія района и общей economіи страны.

Нужно быть игохимъ экономистомъ, чтобы не видѣть въ проектируемой линіи Медвѣжье—Сосыка ея необычайную, незамѣнную никакимъ другимъ направлениемъ, выгодность для населенія, такъ какъ такое направление, давая населенію все, о чёмъ оно могло только мечтать до сихъ поръ, въ самой удачной формѣ разрѣшаетъ назрѣвшую нужду въ дорогѣ.

Этот взглядъ былъ дважды подтвержденъ, при представлении въ арѣѣ депутатіи въ Петербургѣ, какъ саимъ Предсѣдателемъ Совѣта Министровъ, указавшимъ на первенствующее значеніе Ейскаго направления въ сравненіи съ Владикавказскимъ, такъ и Министромъ Путей Сообщенія, предложившимъ депутатіи передать населенію, что онъ всегда и вездѣ, где это потребуется, будетъ поддерживать именно направление Медвѣжье—Сосыка, какъ наиболѣе выгодное для населенія.

Равенство разстояній отъ Медвѣжьяго, какъ до Царицынской, такъ и до Ставропольской линіи представляется на первый взглядъ для выбора направления желѣзодорожнаго пути къ той или иной линіи иѣкоторая затрудненія. Однако, если мы примемъ во вниманіе назначеніе пути—обслуживать районъ наиболѣе удобнымъ образомъ; если, во-вторыхъ, будемъ имѣть въ виду не только тѣнереніе, но и наиболѣе возможное направление массовыхъ грузовъ изъ района и въ него, то задача наша при выборѣ наиболѣе выгоднаго и удобнаго направления желѣзодорожнаго пути отъ Медвѣжьяго въ ту или иную сторону становится простою и легко разрѣшимою; но она становится еще болѣе простою, если принять во вниманіе тотъ фактъ, что при выборѣ направлений желѣзодорожныхъ линій въ Медвѣженскомъ уѣздѣ приходится считаться, во-первыхъ, исключительно съ направлениемъ хлѣбныхъ грузовъ, которымъ принадлежитъ 94—96% всего количества отправляемыхъ райономъ грузовъ *); во-вторыхъ, съ тѣмъ фактомъ, что въ настоящее время для затрагиваемаго района

болѣе важны внутренніе порты, какъ Ростовскій, чѣмъ вѣтви, какъ Новороссійскій.

Основываясь на этихъ фактахъ, мы легко убѣдимся, что наиболѣе цѣлесообразнѣмъ соединеніемъ Медвѣжьяго съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ будетъ соединеніе его съ Царицынскою вѣтвию, во-первыхъ, потому, что сюда направляются въ настоящѣ время всею своею массой хлѣбные грузы, а во-вторыхъ, отсюда они въ большинствѣ идутъ къ Ростову, отчасти къ Царицыну, и только 1/3 часть направляется къ Новороссійску.

Трудно объяснить это первенствующее значеніе Ростова передъ Новороссійскомъ, ибо торговые обороты подчиняются многимъ, весьма сложнымъ, фактограммъ; въ ряду ихъ, несомнѣнно, видную роль играютъ установленія торговыя сношенія; думаемъ, что и въ данномъ случаѣ они играли не послѣднюю роль, чemu только до известной степени способствовала разность разстояній отъ Царицынской вѣтви до Ростова и Новороссійска. Фактъ, однако, тотъ, что Ростовъ поглощаетъ большую половину всего производимаго Медвѣженскимъ райономъ хлѣба, при чѣмъ сюда идутъ лучшіе сорта его; на долю же Новороссійска приходится не больше одной третьей части, въ которую входятъ низшіе сорта и ячмень.

Однако, при проведеніи дороги черезъ Царицынскую вѣтвь не только не отпадаетъ возможность направлять хлѣбные грузы не къ Ростову, а, въ случаѣ надобности, къ Новороссійску, но наоборотъ: такое направление вѣтви приближаетъ районъ къ Новороссійску на 10 верстъ, только направление будетъ черезъ станцію Тихорецкую, а не Кавказскую. Это обстоятельство дасть возможность пользоваться Новороссійскимъ портомъ, когда на Азовскомъ морѣ, вслѣд-

*) Б. В. Волковъ и Л. К. Чермакъ: „Районъ жел. дор. Сосыка—Медвѣжье“.
СПБ. 1912 г.

ствіе его замерзанія въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ, не происходитъ навигаціи.

Съ устройствомъ желѣзнодорожнаго пути оть Медвѣжьяго черезъ Царицынскую вѣтвь, первое будетъ находиться въ кратчайшихъ разстояніяхъ *):

- 1) отъ Царицина черезъ Ею въ 514 верстахъ,
- 2) отъ Ростова черезъ Ею — Сосыка въ 270 верстахъ,
- 3) отъ Новороссійска черезъ Ею—Тихорѣцкую въ 360 верстахъ.

Съ проведеніемъ же дороги черезъ Расшеватку разстоянія оть Медвѣжьяго до выше означенныхъ пунктовъ будутъ:

- 1) до Царицина черезъ Расшеватку—Тихорѣцкую 674 версты,
- 2) до Ростова черезъ Расшеватку — Кавказскую 345 верстъ,
- 3) до Новороссійска черезъ Расшеватку—370 вер.

Такимъ образомъ, разница въ пользу Еїскаго направлениія выражается: въ 1-мъ случаѣ въ 160 верстъ, во 2-мъ—въ 75 верстъ и въ 3-мъ—въ 10 верстъ **).

Цифры краснорѣчию говорятьъ, насколько правы тѣ, кто увѣряетъ, что осуществленіе Еїскаго варианта далеко не принесетъ тѣхъ плодовъ, какіе можетъ дать вѣтвь на Расшеватку.

*) За отсутствіемъ данныхъ техническихъ изысканій, которыя между Медвѣжьимъ и ст. Расшеваткой пока еще совсѣмъ не производились, разстоянія оть Медвѣжьяго до ст. Расшеватки и Ея принимаются равными 60 верстамъ, слагаясь такимъ образомъ: оть Медвѣжьяго до ст. Расшеватки (ст. Ново-Александровская Кубанской области), также, какъ и до ст. Ея (ст. Ново-Покровская) населеніе считаетъ приблизительно 46—47 верстъ. Прибавляя сюда 13—14 верстъ на удлиненіе этихъ разстояній при проведеніи желѣзной дороги, мы получимъ желѣзнодорожныя разстоянія до ст. Расшеватки и до ст. Ея равными приблизительно 60 верстамъ.

**) См. прилагаемую схему желѣзныхъ дорогъ.

Номімо хлѣбныхъ грузовъ, Медвѣженскій районъ и въ отношеніи другихъ получаемыхъ и отправляемыхъ грузовъ,—какъ, напр., мануфактуры, бакалеи, желѣза, угля, потребность въ которомъ въ этомъ стечіи и безгѣною краѣ велика и должна все возрастать, и проч.—всегда тяготѣть и тяготѣть къ єверу—къ Царицынской вѣтви, и въ особенности выгодность этого варианта очевидна для лѣсныхъ грузовъ.

Лѣсъ, этотъ необходимый материалъ для строительныхъ работъ въ мѣстности, которая сейчасъ переживаетъ иѣкотораго рода строительную горячку, возится или со станціи Развилльной или со станціи Несланоконской. Между прочимъ, надо отмѣтить, что цѣны на лѣсъ на станціи Расшеватка Ставропольской вѣтви выше цѣнъ на лѣсъ въ самомъ Медвѣжьемъ. Фактъ характерный,—одинъ изъ аргументовъ въ пользу безусловной необходимости соединенія села Медвѣжьяго съ євериою, такъ сказать, частью Сѣвернаго Кавказа; такъ какъ при одномъ соединеніи желѣзнодорожнou вѣтвью съ какою-либо изъ станцій Ставропольской вѣтви (допустимъ съ Расшеваткой) медвѣженцамъ (беремъ не только населеніе самого Медвѣжьяго, но и части и населеніе района), имѣя у себя желѣзную дорогу, придется возить лѣсъ гужемъ со станціей Развилльной или Несланоконской Царицынской вѣтви, такъ какъ цѣны на лѣсъ въ этихъ мѣстахъ будутъ ниже, а на хлѣбъ — выше противъ цѣнъ при доставкѣ лѣса черезъ Расшеватку и при продажѣ хлѣба на Ставропольскую вѣтвь. Вѣдь, возить же сейчасъ медвѣженцы весь свой хлѣбъ на Несланоконскую, а не на Расшеватку, хотя послѣдняя ближе къ Медвѣжьему; но зато въ ней цѣны на хлѣбъ ниже.

Такимъ образомъ, уже изъ всего вышеизложенного становится очевидною выгодность направлениія дороги на Царицынскую вѣтвь; однако, этимъ она далеко не исчерпывается.

Первенствующее значеніе этого направлениія мы видимъ въ возможности направлять кратчайшимъ и наиболѣе дешевымъ путемъ свои хлѣбные грузы къ Ейскому порту.

Такимъ образомъ Ейскій варіантъ, не только сохраняя населенію Царицынъ, Ростовъ и Новороссійскъ, но и приближая его къ нимъ, даетъ ему новый портъ Ейскъ, входящій въ группу наиболѣе дешевыхъ по накладнымъ расходамъ Азовскихъ портовъ. На это обстоятельство нельзя не обратить серьезного вниманія тѣмъ болѣе, что въ виду предстоящаго углубленія Керчь-Еникальского пролива и переустройства самого порта, — Ейскъ въ самомъ непродолжительномъ времени долженъ занять значеніе первенствующаго вывозного порта на Азовскомъ морѣ.

Сравнивая естественные условия Ростовскаго и Ейскаго портовъ, не трудно замѣтить, что, обладая тѣми же недостатками, какъ и Ростовскій портъ, а именно—почти равною по времени замерзаемостью и песчаными наносами, требующими періодическихъ работъ по очисткѣ дна, Ейскій портъ имѣеть передъ Ростовскимъ несомнѣнныя и существенные преимущества: близость рейда, отсутствіе стѣсненій при проходѣ черезъ донскія гирла и желѣзнодорожный мостъ и, наконецъ, болѣе близкое разстояніе какъ отъ международныхъ хлѣбныхъ рынковъ, такъ и отъ хлѣбородныхъ районовъ Сѣвернаго Кавказа. Даже въ смыслѣ глубины преимущество въ настоящее время остается за Ейскимъ портомъ.

463707

Что касается до Новороссійскаго порта, то и передъ нимъ у Ейскаго порта есть нѣкоторыя преимущества, основанныя на болѣе близкомъ разстояніи его отъ Тихорѣцкой и Кавказской станцій и на его незагруженности.

На эти преимущества и на будущее значеніе Ейскаго порта, въ связи съ возможнымъ продолженіемъ Ейской дороги въ глубь Ставропольской губерніи, Правительствомъ уже обращено вниманіе, и въ программѣ работъ первой очереди по улучшенію и развитію приморскихъ торговыхъ портовъ мы находимъ ассигнованіе 3.100.000 рублей на расширение и углубленіе Ейскаго порта *).

Проектируемая въ Ейскѣ новая портовая сооруженія состоять въ устройствѣ, параллельно существующему порту, нового портоваго бассейна, углубленнаго до 22 футовъ, съ подходнымъ къ нему каналомъ той же глубины и глубокими набережными. Это намѣченное переустройство порта дасть возможность заходить океанскимъ судамъ непосредственно въ портъ и тѣмъ избавить отъ накладныхъ расходовъ по перегрузкѣ.

Въ настоящее время накладные расходы въ Ейскомъ портѣ составляютъ $41\frac{1}{2}$ коп. на 10-пудовую четверть, въ Ростовскомъ же— $45\frac{1}{2}$ коп.,—разница въ пользу Ейскаго порта равняется четыремъ копѣйкамъ на четверть. Понятно, что при такой незначительной разницѣ до сихъ поръ не могло создаться преимущественнаго тяготѣнія хлѣба къ Ейскому порту.

*) Вопросъ о расширѣніи Ейскаго порта былъ разсмотрѣнъ Совѣтомъ по дѣламъ Торгового Мореплаванія въ октябрѣ 1910 года, при чмъ эти работы были признаны Совѣтомъ необходимыми и неотложными. Въ техническомъ отношеніи работы по расширѣнію Ейскаго порта были признаны цѣлесообразными по журналу Техническаго Совѣта отъ 12 февраля 1911 года.

Иначе будетъ обстоять дѣло послѣ того, какъ будуть осуществлены работы по углубленію Ейскаго порта до глубины 22 футовъ, что вызоветъ значительное сокращеніе накладныхъ расходовъ благодаря тому, что отпадетъ расходъ по оплатѣ фрахта баржи до рейда — 20 коп. на 10-пудовую четверть (въ Ростовѣ этотъ расходъ 25 коп. на четверть). Тогда расходы въ Ейскомъ портѣ будутъ равны $44\frac{1}{2}$ — 20 коп., т. е. $24\frac{1}{2}$ коп. на четверть, и будутъ меныше Ростовскихъ портовыхъ расходовъ на 21 к.; они будутъ немногимъ большие расходовъ въ Новороссійскомъ портѣ, гдѣ портовые расходы опредѣляются въ $22\frac{1}{2}$ коп. съ 10-пудовой четверти. Но въ отношеніи района, съ котораго стягивается хлѣбъ къ Ростовскому и Ейскому портамъ, Новороссійскій портъ находится въ неблагопріятномъ географическомъ положеніи. Пробѣгъ до Новороссійска по желѣзной дорогѣ значительно больше, чѣмъ до Ейска и Ростова. А именно: до станціи Тихорѣцкой отъ Ейска и Ростова 169 и 171 версты; отъ Новороссійска же — 254 версты. Такимъ образомъ, пробѣгъ по желѣзной дорогѣ отъ станціи Тихорѣцкой до Новороссійска на 85 и 83 версты больше, чѣмъ до Ейска и Ростова. При незначительной длине общаго пробѣга, увеличеніе пробѣга на 85 и 83 версты составляетъ существенный накладной расходъ, который уничтожаетъ всѣ выгоды Новороссійскаго порта.

Такимъ образомъ, безусловно несомнѣнно, что проектируемая линія Сосыка — Медвѣжье, въ связи съ намѣченнымъ переустройствомъ Ейскаго порта, создастъ крупное перемѣщеніе въ тяготѣніи хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ, по меньшей мѣрѣ направивъ на Ейскій портъ весь хлѣбъ, который она соберетъ.

Вотъ почему для Медвѣженскаго района, помимо необходимости, по указаннымъ раньше причинамъ, направленія желѣзнодорожной линіи къ сѣверу, важно, чтобы эта линія соединила его кратчайшимъ путемъ съ Ейскимъ портомъ.

Такому требованію удовлетворяетъ только линія Сосыка — Медвѣжье.

Противъ линіи Сосыка — Медвѣжье приводятся только два слѣдующихъ возраженія: 1) линія эта, въ части своей, прилегающей къ Сосыкѣ, проходитъ близко къ существующимъ Ростово-Владикавказской и Царицынской, 2) она наноситъ ущербъ Владикавказской дорогѣ, въ доходахъ которой заинтересована казна.

Но, вѣдь, всякая новая линія, при соприкосновеніи съ существующей, неизбѣжно будетъ пересѣкать часть уже обслуживаемой рельсовымъ путемъ мѣстности; въ доходахъ же Ейской дороги, какъ всякой частной, казна также участвуетъ, какъ и въ доходахъ Владикавказской дороги. Не нанося сколько-нибудь замѣтнаго ущерба этой послѣдней, она, вмѣстѣ съ тѣмъ, окажетъ огромную поддержку Ейской желѣзной дорогѣ, такъ какъ почти при томъ же подвижномъ составѣ, расходахъ на Правленіе и многихъ другихъ, она дастъ значительную выручку.

Что же касается возможныхъ будто, бы, для Владикавказской дороги, а слѣдовательно и для казны, убытковъ отъ проведения новой линіи, то таковая возможность вполнѣ отрицается нижеиздѣющими простыми расчетами: для грузовъ, идущихъ къ портамъ Азовскаго моря, новая линія Медвѣжье — Сосыка дастъ совершенно одинаковое сокращеніе пробѣга какъ на Ейскъ, такъ и на Ростовъ, т. е. не даетъ никакого преимущества порту Ейской дороги

передъ портомъ Владикавказской дороги, и вопросъ о направлениі хлѣбныхъ грузовъ рѣшится въ зависимости не отъ направленія желѣзнодорожной линіи, а отъ другихъ факторовъ, вліяющихъ на высоту цѣнъ на хлѣбъ въ томъ и другомъ порту. На движение хлѣба къ Новороссійскому порту новая линія никакого вліянія не можетъ оказъть, такъ какъ она остается въ сторонѣ, притомъ же для грузовъ, слѣдующихъ въ Новороссійскъ, пробѣгъ по Владикавказской желѣзной дороги черезъ ст. Ею (300 верстъ) остается почти тотъ же, что и черезъ ст. Расшеватку (310 верстъ), но зато лѣсные грузы изъ Царицына, идущіе теперь въ Медвѣженскій районъ черезъ станцію Песчанокопскую или Развильную и далѣе гужемъ,—пойдутъ, къ выгодѣ населенія, по новой желѣзной дорогѣ до самого Медвѣжьяго, при чмъ пробѣгъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ (до ст. Ея) увеличится на 40 и на 57 верстъ^{**}). Кромѣ того, появится въ большомъ количествѣ новый для даннаго района грузъ—каменный уголь Донецкаго бассейна, не выдерживающій въ настоящее время, въ виду удаленности отъ желѣзной дороги Медвѣженскаго района, гужевой перевозки.

Такимъ образомъ, общее явленіе: увеличеніе грузовъ на старыхъ дорогахъ съ проведеніемъ новыхъ вѣтвей — несомнѣнно подтверждается и для Владикавказской желѣзной дороги съ проведениемъ Ейскою дорогой новой вѣтви, такъ что обѣ убыткахъ для казны не можетъ быть и рѣчи.

Есть еще третье возраженіе, которое приводится защитниками конкурирующихъ направленій противъ

^{**) Отъ ст. Песчанокопской до ст. Ея — 40 верстъ, отъ ст. Развильной до ст. Ея — 57 верстъ.}

линиіи Сосыка — Медвѣжье: что эта линія приближаетъ районъ къ мелководному, на шесть мѣсяцевъ въ году замерзающему, порту.

Надо полагать что это возраженіе приводится только за неимѣніемъ ничего болѣе убѣдительнаго, такъ какъ изъ всего вышеизложеннаго въ достаточной степени ясно, что направленіе Сосыка — Медвѣжье, дажѣ принимая во вниманіе всѣ современные недостатки Ейскаго порта, все же въ самой удачной формѣ разрѣшаетъ нужду въ желѣзнодорожномъ пути. Исключительная выгодность его, въ сравненіи со всѣми возможными направленіями желѣзнодорожныхъ линій отъ села Медвѣжьяго, несомнѣнна; и если такое направленіе, не только сохрания населенію Медвѣженскаго района всѣ тѣ порты, въ которые оно до сихъ поръ отправляло свой хлѣбъ, но и значительно приближая его къ нимъ *), даетъ ему еще новый портъ Ейскъ, то въ этомъ можно усмотрѣть отнюдь не отрицательную сторону его.

Что же касается заявленія, что Ейскій портъ замерзаетъ на шесть мѣсяцевъ въ году, то приходится только удивляться той смѣлости, съ которой представители Владикавказской дороги говорятъ объ этомъ въ своихъ письменныхъ и устныхъ заявленияхъ въ защиту предлагаемаго ими варианта, ибо официальная свѣдѣнія о продолжительности навигаціи въ Ейскомъ портѣ должны быть известны лицамъ, выступающимъ публично противъ проектируемаго направленія Сосыка — Медвѣжье.

Эти свѣдѣнія говорятъ намъ, что въ теченіе послѣдняго десятилѣтія портъ былъ открытъ въ среднемъ въ теченіе девяти мѣсяцевъ или, точнѣе, 274

^{*)} См. прилагаемую схему желѣзныхъ дорогъ.

дней; следовательно, въ теченіе этого десятилѣтія дѣятельность порта прекращалась въ тоду не на шесть мѣсяцевъ, какъ увѣряютъ представители Владикавказской дороги, а только въ среднемъ около трехъ мѣсяцевъ.

Наименьшая продолжительность навигаціи была въ 1907 году, когда портъ былъ открытъ лишь въ теченіе 8 мѣсяцевъ или, точнѣе, 237 дней (открытие навигаціи 17 марта, закрытие 9 ноября), наибольшая продолжительность въ 1902 году— $10\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ или 313 дней (открытие 1 января, закрытие 9 ноября); такимъ образомъ время замерзаемости колеблется отъ $1\frac{1}{2}$ до 4-хъ мѣсяцевъ.

Въ это время хлѣбные грузы могутъ, какъ нами было уже указано, отправляться не къ Ейску, а къ Новороссійску; проектируемое направление Сосыка—Медвѣжье не только не исключаетъ этой возможности, но, наоборотъ, приближаетъ районъ къ Новороссійску на 10 верстъ въ сравненіи съ направленіемъ Расшеватка—Медвѣжье.

Гораздо серьезнѣе возраженія противъ тѣхъ положеній на которыхъ зиждется защита другого проектируемаго направленія,—Расшеватка—Медвѣжье или Расшеватка—Преградное.

Предлагая постройку дороги въ направленіи на Ставропольскую вѣтвь, представители Владикавказской жел. дор. въ своихъ заявленіяхъ указываютъ, главнымъ образомъ, на то, что такое направленіе: 1) «сокращаетъ пробѣгъ грузовъ до незамерзающаго порта Новороссійска и даетъ имъ выходъ къ новому строящемуся порту Туапсе», 2) «сокращаетъ пробѣгъ грузовъ въ Закаспійскій и Закавказскій край, куда кавказскій хлѣбъ отправляется почти ежегодно съ главной линіи Влад. ж. д.», 3) «даетъ возможность

впослѣдствіи соединить Медвѣженскій районъ съ Царицынскою вѣтвью примѣрно на ст. Развильную, что могло сократить пробѣгъ грузовъ къ Царицыну и обратно», 4) «приближаетъ уѣздъ къ губернскому административному центру—Ставрополю».

Всѣ эти «преимущества» направленія на Ставропольскую вѣтвь, при болѣе близкомъ знакомствѣ съ ними, сводятся къ нулю.

Направленіе на Расшеватку не только не сокращаетъ разстоянія до Новороссійска въ сравненіи съ Ейскимъ вариантомъ черезъ Ею, но наоборотъ, какъ нами было указано, удаляетъ Новороссійскъ на 10 вер. Что касается указанія на то, что такое исправленіе даетъ выходъ хлѣбнымъ грузамъ къ новому порту Туапсе, то нужно замѣтить, прежде всего, что Туапсе, какъ портъ, едва-ли когда-либо будетъ имѣть возможность конкурировать съ Новороссійскомъ; принимая же во вниманіе большую разницу въ разстояніяхъ до Новороссійска и до Туапсе, разницу не въ пользу Туапсе, становится совершенно непонятнымъ, что же можетъ заставить направлять хлѣбные грузы въ Туапсе, когда и теперь, несмотря на большую сравнительно съ нимъ близость, Новороссійскій портъ получаетъ едва $\frac{1}{3}$ часть производимаго Медвѣженскимъ райономъ хлѣба, который всею своею массой направляется къ Ростову. Если Новороссійскій портъ не можетъ отнять грузовъ у Ростовскаго, какимъ же образомъ достигнетъ этого Туапсе? Притомъ же, вѣрится съ трудомъ въ искренность такого заявленія, такъ какъ едва-ли Владикавказская дорога, предлагая вѣтвь Расшеватка—Медвѣжье, настолько считается съ интересами населенія, что даже въ ущербъ себѣ, давая населенію новый чужой портъ, рѣшается отнять отъ своихъ портовъ массу грузовъ.

Упоминая обь отправкахъ хлѣба въ Закавказскій край, представители Владикавказской желѣзной дороги забываютъ, что кавказскій хлѣбъ, отправляемый съ главной линіи Владикавказской дороги въ Закавказье, идетъ отнюдь не съ Царицынской вѣтви, куда направляется хлѣбъ изъ Медвѣженского района; да если бы это было и такъ, то нельзя не считаться съ тѣмъ, что осуществленіе проекта сооруженія линіи между Моздокомъ и Кизляромъ, вызывая къ жизни одинъ изъ самыхъ плодороднѣйшихъ районовъ Терской области, заставитъ терскій хлѣбъ вытѣснить съ закавказскаго рынка ставропольскій хлѣбъ. Что же касается сокращенія пробѣга въ Закаспійскій край, то такое сокращеніе лучше всего достигается путемъ осуществленія Ейскаго проекта, съ продолженіемъ дороги дальше на соединеніе съ Астраханью черезъ Дивное.

Если направленіе Расшеватка — Медвѣжье или Расшеватка — Преградное только впослѣдствіи дастъ возможность соединить районъ съ Царицынскою вѣтвию, то Ейскій варіантъ осуществляетъ это теперь же, значительно приближая районъ къ Царицыну и тѣмъ сокращая пробѣгъ лѣсныхъ грузовъ.

Единственнымъ, заслуживающимъ вниманія, является послѣдній пунктъ; но, однако, далеко не въ такой степени, какъ думаютъ защитники направленія на Ставропольскую вѣтвь. Правда, такое направленіе связываетъ губ. г. Ставрополь съ большою частью Медвѣженского уѣзда, до сихъ поръ лишенного удобнаго и дешеваго сообщенія со своимъ главнымъ административнымъ центромъ, но такая непосредственная связь нужна только для пассажирскаго движения, такъ какъ въ экономической жизни края г. Ставрополь не играетъ никакой роли. Принимая же

во вниманіе, что проектируемая дорога, дорога главнымъ образомъ хлѣбовозная, на интересы пассажирскаго движения упирать особенно не приходится. Кроме того, при такомъ соединеніи становится совершенно непонятнымъ избраніе въ послѣднее время конечнымъ пунктомъ села Преграднаго, такъ какъ, если такимъ направленіемъ дѣйствительно имѣется въ виду соединить уѣздъ съ его губернскимъ административнымъ центромъ, то цѣлесообразнѣе всего сдѣлать это путемъ соединенія губернскаго центра съ уѣзднымъ, сел. Медвѣжимъ, а не Преграднымъ, тѣмъ болѣе, что Медвѣжье, по своему значенію для уѣзда, сравнивать съ с. Преграднымъ не приходится: самое большое, самое богатое и благоустроенное село, Медвѣжье, занимающее положеніе уѣзданого города, оно и въ настоящее время является центромъ, притягивающимъ къ себѣ остальные села. Правда, этотъ центръ теперь пока только административный, но нѣть никакихъ сомнѣй, что съ проведеніемъ къ нему желѣзной дороги онъ безусловно станетъ и торгово-промышленнымъ центромъ для всего округа, что безусловно благопріятно отзовется на экономической жизни всего района.

Изъ приведенныхъ въ началѣ настоящей записки условій, въ которыхъ поставлено нынѣ земледѣльческое хозяйство Медвѣженского района, оторваннаго почти совершенно отъ вышеаго рынка изъ-за отсутствія путей сообщенія и лишеннаго, благодаря этому, выгоднаго и своевременного вывоза сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ его предѣловъ, нельзя не заключить, что для мѣстныхъ интересовъ проведеніе линіи Медвѣжье — Сосыка — Ейскъ является настоятельно необходимымъ; если же принять во вниманіе, что линія эта пересѣчеть богатѣйшій, но на половину

еще не початый край, что она вызоветъ производство новыхъ цѣнностей и тѣмъ значительно подниметъ общую производительность всего края,—то нельзя не признать, что осуществлениѳ такой линіи является желательнымъ и съ точки зрења общей экономіи страны.

Кромѣ того, слѣдуетъ отмѣтить, что линія Медвѣжье—Сосыка—Ейскъ получитъ и болѣе широкое значеніе, далеко выходящее за предѣлы мѣстныхъ интересовъ ея района.

Хлѣбные избытки на Сѣверномъ Кавказѣ растутъ съ каждымъ годомъ, и уже теперь ни Ростовъ, ни Новороссійскъ не въ состояніи справиться съ операцией переотправки ихъ за границу. Нуженъ новый выходъ для этихъ грузовъ, и такимъ новымъ (и притомъ болѣе дешевымъ) выходомъ къ морю можетъ явиться лишь линія Медвѣжье—Сосыка—Ейскъ съ хорошо оборудованнымъ вывознымъ портомъ въ конечномъ своемъ пунктѣ.

То значеніе, какое можетъ пріобрѣсти названная линія въ дѣлѣ вывоза грузовъ Сѣверного Кавказа, облегчивъ имъ выходъ за границу, уже сообщается этой линіи государственное значеніе.

Въ частности для Ставропольской губерніи у Ейской дороги есть преимущество въ сравненіи съ Владикавказскою въ томъ значеніи, какое первая будетъ имѣть для губерніи въ будущемъ. Въ настоящее время Владикавказская дорога выступила съ своимъ предложеніемъ проведения дороги отъ Расшеватки до Медвѣжьяго вынужденно, только изъ боязни съ проведеніемъ Армавирь-Туапсинскихъ вѣтвей на востокѣ губерніи и Ейской дороги—съ запада вглубь губерніи потерять Ставропольскую губернію изъ сферы своихъ дѣйствій. Добившись разрѣшенія на постройку вѣтки Расшеватка—Медвѣжье или Расшев-

ватка—Преградное и, такимъ образомъ, отклонивъ возможность постройки линіи Медвѣжье—Сосыка, такъ какъ Правительство едва-ли разрѣшилъ постройку двухъ дорогъ, Владикавказская желѣзная дорога построить вѣтвь Расшеватка—Медвѣжье или Расшеватка—Преградное и на этомъ остановится; у Ейской же дороги единственный и естественный выходъ—на востокъ, на соединеніе чрезъ Цивное съ Астраханью, прорѣзывая, такимъ образомъ, всю Ставропольскую губернію съ запада на востокъ.

Насколько это важно для бездорожной Ставропольской губерніи, говорить не приходится. Однако, значеніе упомянутой будущей магистрали этимъ еще не исчерпывается.

Обнаруживающееся въ послѣднее время тяготѣніе сибирского хлѣба къ южнымъ портамъ заставило обратить вниманіе на непосредственное и кратчайшее соединеніе Сибири съ однимъ изъ нихъ. Въ послѣднее время съ этой цѣлью были произведены изысканія линіи Миллерово—Саратовъ. Этой же цѣли, мы думаемъ, можетъ служить и будущая магистраль Астрахань—Ейскъ, имѣя въ виду расширение желѣзнодорожной сѣти на востокъ отъ Астрахани. Какъ звено будущей Азовско-Каспійско-Сибирской дороги, можетъ быть выдвинута существующая Ейская дорога съ проектируемымъ продолженіемъ ея до Медвѣжьяго, которая, путемъ соединенія черезъ Астрахань съ сибирскими дорогами, дастъ выходъ сибирскимъ грузамъ къ Черноморскимъ и Азовскимъ портамъ. Такое транзитное значеніе, помимо мѣстнаго, сообщаетъ проектируемой дорогѣ Медвѣжье—Сосыка—Ейскъ большое государственное значеніе.

Владикавказская, Ейская и всякая другія названія дорогъ для населенія звукъ пустой. Сегодня онъ

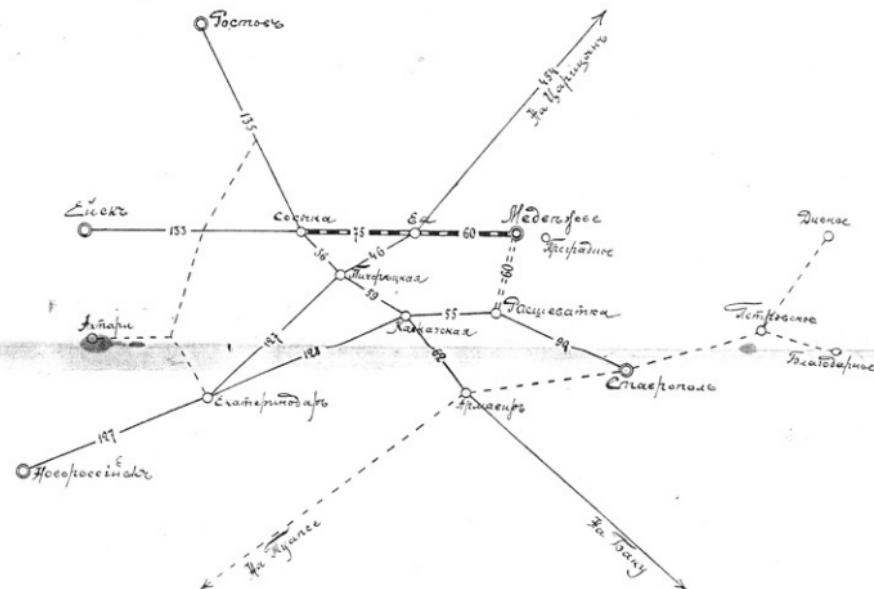
есть, а завтра ихъ не будетъ. Населеніе же останется съ дорогой на всю жизнь. Поэтому дорога должна быть построена въ интересахъ населенія, а не въ случайныхъ временныхъ интересахъ какого-либо частнаго Общества. Такою дорогой, не только удовлетворяющею вполнѣ мѣстнымъ интересамъ, но и представляющею государственное значеніе, является, на нашъ взглядъ, дорога Медвѣжье—Сосыка—Ейскъ.



СХЕМА

желѣзныхъ дорогъ существующихъ, строящихся и проектируемыхъ
на Сѣверномъ Кавказѣ.

— Дороги существующія.
— — — строящіяся.
— · · · · Проектъ дороги Медвѣжье—Сосыка.
— = = = = Медвѣжье—Расшеватка.



Кратчайшій направленія:

- 1) Медвѣжье—Царицынъ чрезъ Ею. — 514 в., чрезъ Кавказскую—Тихорѣцкую 674 в.
- 2) " Ростовъ " Ею—Сосыку — 270 в., " Расшеватку—Тихорѣцкую 345 в.
- 3) " Новороссійскъ " Ею—Тихорѣцкую—360 в., " Кавказскую 370 в.
- 4) " Екатеринодаръ " Ею—Тихорѣцкую—233 в., " " 243 в.
- 5) " Тихорѣцкая " Ею — 106 в., " " 174 в.

Обходныя направленія:

- | | |
|-------|---|
| 2) 75 | " |
| 3) 10 | " |
| 4) 10 | " |
| 5) 68 | " |

Разница разстояній въ пользу проекта дороги Медвѣжье—Сосыка: 1) 160 верстъ.

- 2) 75 "
- 3) 10 "
- 4) 10 "
- 5) 68 "