

Милютин 21.

ЗНАЧЕНІЕ СЪВЕРНОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

съ точки зрѣнія мѣстныхъ нуждъ и интересовъ въ связи съ интересами Петербурга и Москвы.

Записка Череповецкаго Городскаго Головы И. Милютина.

По поводу выбора направленія линий: Петербургъ-Вологда-Вятка-Пермь или Ухтымъ-Кукарка-Кострома.

Созваннымъ, съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія, Министромъ Финансовъ представителямъ разныхъ сѣверныхъ городовъ и уѣздовъ въ совѣщаніе при Департаментѣ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ предлежала задача высказаться о нуждахъ сѣвера и указать, которое изъ двухъ предложенныхъ направленій Сѣверной желѣзной дороги наиболѣе отвѣчаетъ этимъ нуждамъ, при соблюденіи интересовъ Москвы и Петербурга, именно, по прямой-ли линіи отъ Вятки на Вологду до Петербурга, начиная ее отъ строющейся казенной желѣзной дороги Пермь—Вятка, съ проведеніемъ при этомъ вѣтки отъ Кологрива на Кинешму въ направленіи къ Москвѣ, или же по линіи Ухтымъ-Кукарка-Кострома, примыкающей къ линіи Общества Московско-Ярославско-Костромской желѣзной дороги.

Сверхъ того, указано было на двѣ линіи: Ухтымъ-Нижній и Ухтымъ-Казань, но обѣ эти линіи, какъ видно изъ справки, весьма мало отвѣчали поставленной задачѣ и потому относительно ихъ были выслушаны только необходимыя объясненія представителей этихъ двухъ линій.

Въ этомъ совѣщаніи было высказано много новаго, полезнаго и Предсѣдателемъ Совѣщанія, Дѣйствительнымъ Статскимъ Совѣтникомъ В. В. Максимовымъ большинству мнѣній и заявленій дано было свое подобающее мѣсто. По сложности задачи, затрагивающей весьма глубоко жизненные нужды и интересы всего населенія сѣвера, обнять сразу всю совокупность этихъ нуждъ и обосновать высказанныя объясненія и взгляды, на болѣе или менѣе положительныхъ данныхъ, въ такой короткій періодъ времени, какой имѣлся въ распоряженіи представителей, было трудно. Однако, на сколько было возможно, на большую часть предъявленныхъ Департаментомъ положеній и справокъ уже представлены нѣкоторые возраженія и объясненія, остальные имѣютъ быть присланы въ Департаментъ въ половинѣ сего января.

На мою же долю, сверхъ всего этого, со стороны представителей мѣстностей, соприкасающихся съ проектируемой магистральной линіей, возложена миссія: высказать, въ особой запискѣ, на основаніи фактовъ, объективный взглядъ на нужды Сѣвера и сравнительное значеніе предъявленныхъ къ выбору двухъ направленій Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ; и это тѣмъ болѣе оказывается необходимымъ и важнымъ, что вопросъ

ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ, какъ заявлено было Предсѣдателемъ Совѣщанія, благоудно было начертать, чтобы при обсужденіи вопроса о направленіи Сѣверной желѣзной дороги были соблюдены интересы Москвы и Петербурга. Это ВЫСОЧАЙШЕЕ начертаніе мы радостно принимаемъ въ основу всѣхъ нашихъ соображеній и обсужденій о нуждахъ сѣвера.

Объектомъ всей предлежащей задачи естественно служить нужды и интересы населенія сѣвера, иначе не было бы почвы для разрѣшенія задачи относительно Москвы и Петербурга, заинтересованныхъ въ сѣверѣ.

Первоначально я позволю себѣ обратиться къ разсмотрѣнію значенія и занимаемаго положенія по отношенію къ сѣверу, Москвѣ и Петербургу магистральной линіи: Вятка-Вологда-Петербургъ, о которой ходатайствуетъ также и Петербургская Дума. Эта линія начинается, какъ видно на картѣ, въ Вяткѣ отъ казенной желѣзной дороги, соединенной через Пермь и Екатеринбургъ съ Челябинскомъ, и идетъ на Вологду до Петербурга, причемъ отъ Кологрива предназначается—по направленію къ Москвѣ на Кинешму—вѣтвь или развѣтвленіе магистральной, связывающей линію съ общей сѣтью Присосковскихъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ по правому берегу Волги.

Значеніе и положеніе линіи Вятка-Вологда-Петербургъ съ вѣтвью на Кинешму по отношенію къ Сѣверу, Петербургу и Москвѣ.

1) Эта линія, прежде всего, вноситъ во весь обширный край присущую желѣзной дорогѣ благотворную силу и является единственнѣйшимъ и могучимъ средствомъ для его оживленія и экономическаго объединенія. Въ данное время самою мощною силою для внутренняго объединенія десятимилионнаго населенія этого края*) и для объединенія его съ Москвою и Петербургомъ можетъ служить только эта магистраль, въ связи со слѣдующими Заволжскими желѣзными дорогами существующими, строящимися и предполагаемыми къ постройкѣ, а именно:

а) существующія: Уральская и Горнозаводская . 1016 вер.	} 3044 версты.
Ярославль-Вологодская . . . 192 "	
б) вновь построенная: Челябинскъ-Екатеринбург- ская 226 "	
в) строящаяся: Вологодско-Архангельская . . . 675 "	
и Пермь-Вятка-Котласская . . . 935 "	

*) Свѣдѣнія о числѣ населенія (по старой переписи) въ предѣлахъ Заволжской Сѣверной области между Волго-Камомъ, Тоболомъ, Бѣлымъ моремъ и Ладожскимъ озеромъ:

1) Въ $\frac{1}{8}$ С.-Петербург. губ. 208,000 ж.	6) Въ Пермской губ. . . 2,729,162 ж.
2) " $\frac{1}{2}$ Новгородской " . 615,769 "	7) " $\frac{2}{3}$ Тобольской губ. . 879,595 "
3) " Вологодской " . 1,242,798 "	8) " Архангельской " . 328,819 "
4) " $\frac{2}{3}$ Костромской " . 907,943 "	9) " Олонекской " . 344,877 "
5) " Вятской " . 2,939,780 "	Всего 10,193,739 ж.

Примѣчаніе. Въ настоящее время означенное число жителей увеличилось, какъ можно заключить по семейнымъ призывнымъ спискамъ до 13 милліоновъ.

Самая магистральная линия по частямъ имѣетъ такое протяженіе:

а) Восточная треть Пермь-Вятка уже строится .	530 вер.
б) Средняя—Вологда-Котельничъ-Вятка	560 „
и в) Западная треть—Петербургъ-Вологда	570 „

Всё протяженіе отъ Перми до Петербурга . . . 1660 вер.

Сверхъ того вѣтвь или раздѣленіе магистрали

отъ Кологрива до Кинешмы 170 „

Послѣдняя линия представляетъ собою развѣтвленіе магистральной сѣверной линии по направленію къ Москвѣ.

Нагляднымъ результатомъ такого расположенія и связи этихъ линий съ магистралію прежде всего является, независимо отъ Петербурга, удобное сообщеніе всего сѣвера съ Москвою и десятию другими мѣще крупными, торговопромышленными и губернскими центрами, именно: Екатеринбургъ, Пермью, Вяткой, Костромой, Иваново-Вознесенскимъ раіономъ, Нижнимъ, Ярославлемъ, Рыбинскомъ, Вологдою, Вѣлымъ моремъ, Архангельскимъ портомъ и другими важными пунктами.

2) Сравнительное разстояніе отъ Москвы на сѣверъ и востокъ до Вятки и Ухтыма по различнымъ направленіямъ:

Первое, при осуществленіи магистрали:

а) По Нижегородской желѣзной дорогѣ:

Москва-Новки	223 вер.
Новки-Кинешма	171 „
Вѣтвь Кинешма-Кологривъ	170 „
По магистрали Кологривъ-Котельничъ-Вятка	330 „
Итого по Нижегородской желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Вятки	894 вер.

и б) По линіи Москва-Ярославль-Кинешма:

Москва-Ярославль	262 вер.
Ярославль-Нерехта-Ермолино-Кинешма	178 „
Вѣтвь Кинешма-Кологривъ	170 „
По магистрали Кологривъ-Котельничъ-Вятка	330 „
Итого по Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Вятки	940 вер.

И второе направленіе, при осуществленіи линіи Кострома-Ухтыма:

а) По Нижегородской желѣзной дорогѣ:

Москва-Новки	223 вер.
Новки-Ермолино	103 „
Ермолино-Нерехта-Кострома	82 „
Кострома-Ухтыма	595 „
Итого по Нижегородской желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Ухтыма	1003 вер.

и б) По Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ:

Москва-Ярославль-Кострома 349 вер.

Кострома-Ухтымъ 595 „

Итого разстояніе по Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ отъ Москвы до Ухтыма 944 вер.

Изъ этого сопоставленія видно, что по магистральной линіи разстояніе отъ Москвы до Вятки будетъ даже нѣсколько ближе, чѣмъ по линіи Кострома-Ухтымъ до Ухтыма,—въ первомъ случаѣ на 109 вер.

а во второмъ на 4 „

Кромѣ этого, для Москвы, съ устройствомъ указанной магистральной, получается богатое сообщеніе черезъ Вологду вдоль всей магистральной, къ востоку и западу отъ Вологды, чего никакъ не можетъ быть при линіи Кострома-Ухтымъ.

Сверхъ того, образуется весьма удобное сообщеніе для Петербурга и всей западной части Сѣвера съ Архангельскомъ по магистральной Петербургъ-Вологда (570 вер.) и по линіи Вологда-Архангельскъ (675 вер.), что составитъ общее протяженіе отъ Петербурга до Бѣлаго моря или Архангельска 1245 вер.

Въ такомъ случаѣ, Архангельскъ сильно выигрываетъ, ибо Петербургъ и Москва, будучи круглый годъ въ общеніи съ Архангельскимъ портомъ, совмѣстно дадутъ этому послѣднему возможность скорѣе и прочнѣе обосноваться для вывоза за границу и ввоза, пользуясь магистралью во всю длину сѣвера.

Но въ приведенномъ сопоставленіи линій сущность заключается не въ разницѣ разстояній: будетъ ли эта разница въ ту или другую сторону на 100—150 верстъ болѣе или менѣе, это безразлично при тысячныхъ протяженіяхъ линій; пѣтъ, тутъ сущность вопроса въ томъ, что, при проведеніи отъ магистральной вѣтви на Кинешму, не только одна Москва, но и все фабричное побережье Волги съ Шуйско-Ивановскимъ раіономъ, даже Нижній получаетъ сообщеніе съ сѣверомъ во всѣ стороны,—сообщеніе, не требующее со стороны государства никакихъ затратъ, такъ какъ магистраль съ лихвою окупается сама собою мѣстными доходами, какъ это мы увидимъ далѣе.

3) Приведенное распределеніе линій даетъ возможность даже Нижнему, благодаря двумъ новымъ соединительнымъ вѣтвямъ, Ермолино-Нерехта и Ярославль-Рыбинскъ, получить весьма удобное сообщеніе со всѣми городами и пунктами, которые отъ него отдалены, сравнительно, на большія разстоянія, напримѣръ:

Изъ Рыбинска въ Нижній и наоборотъ ѣздили черезъ Москву 996 вер.

А теперь уже путь прямой черезъ Новки-Нерехту-Ярославль, только 477 „

Разъ Нижній будетъ сообщенъ съ этою составною линіей Новки-Нерехта-Рыбинскъ, то отсюда ему уже будутъ открыты рельсовые пути на весь

сѣверъ. Онъ можетъ имѣть удобное сообщеніе съ нимъ и черезъ Кинешму, и черезъ Вологду, направо и налѣво отъ нея по магистрали и прямо въ Архангельскъ, словомъ, по вѣмъ вышеприведеннымъ направленіямъ, по которымъ будетъ пользоваться Москва, въ случаѣ проведенія вдоль всего сѣвера магистральной линіи.

Такимъ образомъ, при осуществленіи магистральной линіи и благодаря Кинешемско-Кологривской вѣтви, а также вѣтви Перехта-Середа (уже строящейся), безъ линіи Ухтымъ-Кострома устраивается для Москвы двойное сообщеніе со вѣмъ сѣверомъ по двумъ вышеприведеннымъ направленіямъ во всю длину магистрали на востокъ и на западъ безъ великихъ новыхъ затратъ капитала.

4) Область, которую будетъ объединять магистральная линія, пользующаясь для того вѣми вышепоименованными существующими, строящимися и предполагаемыми желѣзными дорогами и вѣтвями за Волгой и Камой, чрезвычайно обширна и неизмѣрима по разнороднымъ природнымъ богатствамъ и вообще экономическимъ силамъ.

Здѣсь я долженъ остановиться и представить нѣкоторую характеристику проявленія этихъ силъ и богатствъ. И, дѣйствительно, чего нѣтъ въ этомъ обширномъ краѣ: и желѣзо, и золото, и масса другихъ металловъ, неизвѣданные залежи каменнаго угля, море воды и море лѣсовъ и земель, хлѣбъ и соль, льноводство и скотоводство,—все, что хотите;—металлургическая промышленность опредѣляется выработкою болѣе 30 милл. пуд. въ годъ, не смотря на столько лѣтъ тянувшуюся отсталость Урала въ количественномъ производствѣ металловъ; механическіе заводы, частные и казенные, строящіе американскаго и другихъ типовъ пароходы и морскія шхуны; сталелитейные, пунечные и другіе металлическіе заводы, протянувшіеся до Вятки; все это достаточно прогрессируетъ, а нынѣ желѣзодѣлательные заводы потянулись уже по Уралу, еще глубже на сѣверъ, отыскавъ богатые залежи руды и золота, но только оказывается много затрудненій: пробраться туда мѣшаютъ другія богатства—это непроходимые вѣковые лѣса; затѣмъ, около Усолья по Камѣ вываривается соли свыше 15 милл. пуд.; выработка соды пошла на третій миллионъ пудовъ, и ею снабжается половина Россіи, устранивъ этимъ привозъ этого количества на большіе миллионы изъ заграницы; но всего не пересчитаешь...

Какую радость, какое благодѣяніе несетъ съ собою для населенія сѣвера магистральная линія въ связи съ другими вышепоименованными линіями и вѣтвями, въ предѣлахъ Богомъ очерченныхъ границъ великой сѣверной области (границы: Волго-Кама, р. Тоболъ. Бѣлое море, Ладожское озеро); оно, это населеніе, получить съ любой станціи у себя дома, нынѣ трудно доступное для него: однимъ—хлѣбъ, соль, желѣзо и т. п. предметы первой необходимости, а другимъ—мануфактуру и прочіе предметы, нужные для жизненнаго обихода. Тогда и желѣзо, которое будетъ продаваться по всему сѣверу на станціяхъ, навѣрное, не дороже 1 руб. 40 коп., 1 руб. 60 коп. за пудъ, вмѣсто нынѣшняго, покупаемаго въ глуши по 3—4 руб. за пудъ, пойдетъ между крестьянствомъ повсюду: и на пиквори къ телѣгамъ, на втулки, на обтяжку шинной колесъ, на сохи, на плуги. Однимъ словомъ, трудно даже выразить на сколько велико для населенія сѣвера и экономическое, и культурное значеніе названной магистрали

Если считать, что будутъ потреблять соли и желѣза для жизни и обихода только по 1 пуду на 1 жителя, то много потребуется того и другого; между тѣмъ, одной соли надо въ дѣйствительности не менѣе 1 пуда, съ посоломъ грибовъ, волнухъ, мяса въ прокъ и для скота; а какая еще масса потребуется желѣза въ случаѣ развитія техническихъ приспособленій для большей производительности народнаго труда! Одинъ Череповецкій уѣздъ въ Уломской волости и другихъ недавно, лѣтъ 10—15 тому назадъ, перерабатывалъ Уральскаго желѣза на строительные и корабельные гвозди и другія издѣлія отъ 600 до 700 т. п. ежегодно, пользуясь во все время длинной зимы желѣзомъ изъ складовъ, которые постоянно имѣли среди кузнечнаго района Голицыны, Балашоны, Пастуховы и другіе, а потому, когда все эти и другіе горнозаводчики нашли для сбыта желѣза другіе, болѣе сподручныя, благодаря рельсовымъ путямъ, рынки, чѣмъ несчастный сѣверъ, то и складовъ въ нашей кузнечной Уломѣ не стало. Вслѣдствіе этого, этотъ драгоцѣнный промыселъ сильно упадетъ и теперь гвоздарное производство едва достигаетъ 200—250 т. пуд. Кузнецы обращаются въ дровосѣковъ и землекоповъ, вопреки созидательному началу, продолжающемуся такъ послѣдовательно по другимъ отраслямъ. Будь прямое сообщеніе съ Ураломъ, и желѣзо каждую недѣлю стали бы привозить на удворину кузнецамъ, а издѣлія развозить по всей Россіи; тогда бы результатъ выразился не въ регрессивномъ направленіи, а въ поступательномъ: тутъ явился бы самъ собой и грузъ для дороги изъ 700 т. пудовъ желѣза, обращеннаго въ издѣлія, въ обѣ стороны до 1½ милл. пуд. и въ то же время заработокъ населенію свыше 1 милл. руб.

Здѣсь отсутствіе пути видимо проявило свою регрессивную силу. Это еще свидѣлствуется тѣмъ, что, рядомъ съ этимъ, въ томъ же уѣздѣ, по другой отрасли, произошло явленіе противоположное, показывающее значеніе для жизни удобныхъ сообщеній съ положительной стороны. Въ Череповецкомъ уѣздѣ прежде, лѣтъ 20—15 тому назадъ, вывозилось масла русскаго изъ уѣзда на 20—30 т. руб., въ послѣдніе же 3—5 лѣтъ выработка масла возросла на сумму отъ 1 милл. до 1½ милл. рублей (и при томъ масла сливочнаго),—только благодаря тому, что можно было воспользоваться пароходствомъ для передачи его изъ уѣзда на ближайшій пунктъ желѣзной дороги. А если явилось масло, то значитъ явились у крестьянъ и болѣе молочныя коровы, а отсюда увеличеніе удобренія, лучший урожай, развитіе луговъ и т. п. Какое неразработанное поле для водворенія этой отрасли хозяйства представляютъ тѣ десятки миллионовъ десятинъ, которыя представляетъ одна Вологодская губернія по линіи и въ глубь по верховьямъ рѣкъ! Все это я позволилъ себѣ привести какъ доказательство того, что сѣверный край имѣетъ большую жизненность, что многое изъ сокрытыхъ богатствъ и силъ лежитъ подъ спудомъ, стоитъ только, такъ сказать, копнуть лопаткой, глядишь—готовъ источникъ на сотни тысячъ, миллионы, какъ, напримѣръ, въ Череповецкомъ уѣздѣ вдругъ съ 20 тыс. руб. явился „милліонъ въ маслѣ“.

6) Магистральная линія Вятка-Вологда-Петербургъ, примыкающая къ Вятско-Чермской трети магистраліи окупитъ себя т. е. эксплуатацію, содержаніе и затрату на постройку капитала съ %, съ лихвою, несомнѣнными доходами, которые выражаются, по самымъ скромнымъ опредѣленіямъ, изложеннымъ уполномоченными сѣвера въ своихъ заявленіяхъ, представленныхъ Совѣщанію 15 декабря 1895 года, въ слѣдующихъ данныхъ:

валовой доходъ на версту исчисляется въ. . . 6864 руб.
и притомъ, въ этотъ расчетъ не вошли грузы Петербурга и подпетербургскихъ уѣздовъ, грузы Вологодскаго района, (кромя хлѣба), которые дадутъ доходъ не менѣе. 2000 руб. *)

Такимъ образомъ, валовой доходъ въ дѣйствительности составитъ сумму на версту минимумъ . . 8864 „

Стоимость постройки дороги, въ виду дешевизны земель, лѣсовъ и рабочихъ рукъ, навѣрное, какъ объясняютъ специалисты, не превыситъ 40 т. руб. на версту.

Поэтому нужно будетъ:

Во первыхъ, на погашеніе капитала и % на версту по 2000 руб.

Во вторыхъ, на эксплуатацію, считая по 50% валоваго дохода 4432 „

Затѣмъ, за вычетомъ этихъ двухъ суммъ составитъ чистый доходъ на версту около 6%, сверхъ 5% погашенія капитала, составляющій на версту . . 2432 „

При этомъ, мы должны замѣтить, что представителями сѣвера при вычисленіи дохода была припята въ основаніе, согласно опредѣленію Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, площадь населенія только по 50 вер. по ту и другую сторону линіи, а не по 100 верстъ, какъ слѣдуетъ на сѣверѣ согласно указанію мѣстныхъ условій и какъ заявлено всеми представителями сѣвера, кромя уѣздовъ Петербургской губерніи, гдѣ признано достаточнымъ 50 верстъ въ силу того, что эту мѣстность обслуживаетъ съ одной стороны—Николаевская жел. дорога, а съ другой—каналы. Если принять въ расчетъ полосу земли удвоенной ширины, то естественно слѣдуетъ признать, что увеличится, соотвѣтственно ширинѣ площади, и количество грузовъ и пассажировъ.

7) Изъ вышеприведеннаго видно, что линія не только не потребуетъ отъ государственной казны какихъ либо жертвъ, но еще она будетъ представлять собою постоянный и вѣрный источникъ доходовъ; сверхъ того, линія, естественно, будетъ постоянно вліять на развитіе мѣстной жизни, давать новые источники благосостоянію и увеличивать платежныя силы края, этой новой страны, что будетъ представлять собою новый источникъ доходовъ для земства и государства. Ни одна еще изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ не окружена была такими обширными пространствами, какія, сверхъ занятыхъ населеніемъ, представляютъ собою по сѣверную сторону линіи, лѣсныя и луговые площади, нынѣ неиспользуемыя мѣстами никакой цѣны; напримѣръ, одна Вологодская губернія имѣетъ казенныхъ земель и лѣсовъ болѣе 30 мил. десятинъ. Отсюда, очевидно, что цѣнность значительной части земель и лѣсовъ всѣхъ уѣздовъ, лежащихъ по линіи, подымается не на 50%, какъ въ среднихъ губерніяхъ, а на 500% и болѣе, т. е. съ 1 р. на 5 р., съ 10 р. на 50 руб. десятина, чего, т. е. такой разницы,

*) Эта цифра вполне оправдывается данными соображеніями, представленными мѣстными представителями.

никакъ не можетъ быть въ тѣхъ губерніяхъ, гдѣ цѣнность земель безъ того почти максимальная.

8) Сторонники проведенія линіи отъ Ухты на Кукарку до Костромы мотивируютъ предпочтительность этой линіи, сравнительно съ линіей Вятка-Петербургъ, между прочимъ тѣмъ, что постройку этой Ухты-Костромской линіи Общество Московско-Архангельской желѣзной дороги беретъ на свой счетъ, однако при условіи, чтобы правительство всѣ облигаціи и акціи (кромя малой части послѣднихъ) гарантировало по 4% съ тѣмъ, что Общество эту гарантію обезпечиваетъ доходностью своихъ старыхъ существующихъ линій, вслѣдствіе этого данная гарантія, является какъ бы только номинальной или фиктивной, въ виду наличности дохода старыхъ дорогъ.

Понятіе, что даваемая гарантія старому желѣзно-дорожному обществу не есть новый государственнй долгъ, а только ручательство за долгъ предпринимателя, строго говоря, можетъ быть одинаково перенесено въ данномъ дѣлѣ и на новое солидное общество, въ виду очевидной доходности дороги. Здѣсь также, если и будетъ дана гарантія, то она, въ сущности, будетъ номинальнымъ простымъ ручательствомъ за предпринимателя, затратившаго капиталъ на дѣло правительства, предназначенное на служеніе странѣ, представляющее собою плодотворную наличность и матеріальную цѣнность въ самой дорогѣ и доходѣ отъ нея, какъ лучшемъ активѣ.

10) Въ отношеніи продовольствія населенія сѣверныхъ уѣздовъ по всей линіи, начиная отъ Кологрива и до Ладоги, линія эта принесетъ великое благодѣяніе этому населенію, ибо районъ, производящій хлѣбъ (именно Пермско-Вятскій край) можетъ во всю 7-ми мѣсячную зиму посылать свой хлѣбъ вмѣстѣ съ Зауральскимъ и даже Сибирскимъ на каждый полустанокъ по всей линіи и продавать непосредственно потребителю и, наоборотъ, сами мѣстные жители, нуждающіеся въ хлѣбѣ, могутъ цѣлыми селеніями дѣлать складчину денегъ и выписывать изъ хлѣбородныхъ мѣстностей цѣлыми вагонами хлѣбъ обходя всякое посредничество, столь дорого стоящее, покупая, на примѣръ, въ Вяткѣ, по 30—35 к. за пудъ, причемъ тарифъ, среднее за 700—800 верстъ, около 15—17 коп., слѣдовательно, хлѣбъ будетъ стоить крестьянину дома на сѣверѣ максимумъ 53 коп., тогда какъ до сего времени, весьма часто, вмѣсто бывающихъ иногда нормальныхъ 80 коп. за пудъ, приходится въ глухихъ мѣстностяхъ платить по 1 р., 1 р. 50 к. за пудъ и даже болѣе; при этомъ, часто въ распутицу тащить его за 20—50 верстъ и даже иногда на своихъ плечахъ.

Такимъ образомъ, эта линія представляетъ весьма благопріятную и цѣнную особенность для населенія, заключающуюся въ томъ, что одинъ конецъ линіи пронизываетъ собою производительный районъ, а другой потребительный, другъ въ другъ нуждающіеся.

11) Разъ продовольственная часть будетъ обезпечена, что представляетъ исконную заботу Правительства, а въ послѣдніе годы и Земства, то несомнѣнно ослабнутъ и разныя болѣзни на людяхъ и лошадяхъ, происходящія большею частью отъ плохого питанія и тяжелой работы. Тогда населеніе и земство распростятся навсегда съ голоднымъ тифомъ и сибирекой язвой, нерѣдко посѣщающими и глухія, и не глухія мѣстно-

сти сѣвера; попизнтся чрезвычайно высокій процентъ смертности дѣтей, что составляетъ нынѣ предметъ большихъ заботъ и хлопотъ земской медицины, о чемъ заявлялось неоднократно въ Совѣщаніи многими представителями сѣвера.

12) Необходимо обратить вниманіе еще на другую важную топографическую особенность края, на то, что линія пересѣкаетъ пять значительныхъ рѣкъ (пересѣкаетъ тамъ, гдѣ возможна постройка недорогихъ мостовъ), именно: рр. Вятку, Ветлугу, Унжу, Костромку, Шексню и Волховъ, не считая при этомъ рѣкъ менѣе значительныхъ. Всѣ эти рѣки могутъ служить могучими подводными путями къ линіи большихъ массъ грузовъ, особенно лѣсныхъ изъ обширныхъ казенныхъ и частныхъ лѣсныхъ площадей, которыя прорѣзываются сотнями удобныхъ для сплава лѣсовъ притоковъ, изъ которыхъ образовались поименованныя и другія пересѣкающія линію, рѣки. Несомнѣнно, много найдется по берегамъ этихъ рѣкъ удобныхъ почвъ и заливныхъ сѣнокосовъ для сельско-хозяйственной культуры, скотоводства и молочнаго хозяйства, какъ нашлось все это для Петра I въ Холмогорахъ и на Обвинкѣ для водворенія рогатаго скота Голландской породы и шведскихъ лошадей, а это и приволье привлечетъ на сѣверъ новое поселеніе изъ мѣстностей, страдающихъ малоземельемъ. Тогда не удивительно будетъ, если здѣсь скоро образуются своего рода русскія Голштиніи (вырабатывается же нынѣ въ Череповецкомъ, Грязовецкомъ, Кадниковскомъ и Вологодскомъ уѣздахъ сливочнаго масла на 3—4 милліона, между тѣмъ производство его началось недавно). Это съ одной стороны, а съ другой—фабрики и заводы Иваново-Вознесенскаго, Московскаго и Петербургскаго раіоновъ развѣ не должны смотрѣть впередъ, на примѣръ, на могущее явиться ослабленіе нефтяныхъ источниковъ и на отсутствіе вблизи этихъ раіоновъ надлежащаго качества каменнаго угля? Несомнѣнно должны, такъ какъ топливо для многихъ заводовъ и фабрикъ часто составляетъ вопросъ жизни или смерти. Сѣверъ въ этомъ отношеніи можетъ явиться всегда самымъ надежнымъ спасителемъ. Наконецъ, необходимо обратить вниманіе на видимую возможность выработки разныхъ продуктовъ изъ древесныхъ отбросовъ путемъ химическимъ, такъ, на примѣръ, возможна выработка дегтярной прессованной эссенціи, столь нужной повседневно для дезинфекціи среди населенія вмѣсто карболки, которой выписываемъ ежегодно на большіе милліоны изъ нѣмецкой земли, тогда какъ мы сами могли бы отпускать этой „дегтярки“ на весь міръ на большіе милліоны и проч. и выработки путемъ механическимъ, напр., древесной массы для приготовленія картона, толя, древесной шерсти и т. д.

13) Въ виду того, что нынѣ населеніе сѣвера возросло въ Вятской и Пермской губерніяхъ съ $5\frac{1}{2}$ до $7\frac{1}{2}$ милл. жителей, и что, вмѣстѣ съ этимъ населеніемъ, насчитывается (по призывнымъ семейнымъ спискамъ) по всей линіи отъ Невы до Тобола, не считая Петербурга,—до 13 милл. жителей, то эта масса, когда будетъ въ непосредственномъ общеніи съ большими центрами торговли, промышленности, знанія, техники и капиталовъ, разумѣется, очень много и многое можетъ производить, особенно, когда откроется передъ ней свѣтъ и просторъ для поступательнаго хода промышленной жизни, какъ это усматриваетъ и г. Министръ Финансовъ

въ своемъ нынѣшнемъ вѣсподданнѣйшемъ докладѣ относительно послѣдовательнаго экономическаго роста страны.

Слѣдуетъ ожидать, что въ виду дешевизны топлива и рабочихъ рукъ за Волгой - на сѣверѣ, скоро, скоро съ фабричнаго берега Волги изъ-за Кинешмы потянутся по линіи къ востоку фабрики, а на встрѣчу имъ съ Урала механическіе заводы. Петербургъ-же займетъ свое подобающее мѣсто на линіи между Петербургомъ и Вологдой по водворенію фабричныхъ и заводскихъ производствъ, въ числѣ послѣднихъ не замедлятъ явиться вагоно-строительные заводы, пользуясь близостью Вятскихъ и Уральскихъ металловъ, дешевизною лѣсовъ и рукъ. Уже многіе предприниматели пріѣзжали туда для устройства вагонныхъ заведеній, но увы, безъ рельсовыхъ сообщеній это оказалось немыслимымъ.

14) Осуществленіе магистральной линіи не требуетъ со стороны правительства никакихъ жертвъ, никакихъ финансовыхъ напряженій. Весь нужный на нее капиталъ съ $\frac{1}{2}\%$, какъ выяснено въ 6 п., окупается съ лихвою несомнѣнными доходами отъ этой линіи.

По представленнымъ соображеніямъ и даннымъ ожидается грузовъ отъ линіи Вятка-Вологда-Петербургъ, кромѣ грузовъ Вологодскихъ и Петербургскихъ 70848568 пуд.

По соображеніямъ Департамента. 19830000 „

Или менѣе на 51018568 „

Валовой доходъ, о которомъ упоминается въ 6 п. записки, по подсчету представителей, кромѣ грузовъ Вологодскихъ и Петербургскихъ, выражается на версту 6864 руб.

Грузы Петербургскіе и Вологодскіе *) дадутъ не менѣе 2000 „

Такимъ образомъ, общій валовой доходъ составитъ на версту 8864 руб.

По соображеніямъ Департамента 2681 „

Или менѣе на 6183 „

По линіи же Ухтымъ-Кострома, по соображеніямъ Департамента, валовой доходъ опредѣляется на версту. 4622 „

Очевидно, приведенная разница въ доходѣ между суммами: 2681 р. и 4622 р. и послужила Московско-Архангельскому обществу, влѣдствіе отсутствія надлежащихъ данныхъ о магистральной линіи, къ предпочтенію взятыя за линію Ухтымъ-Кострома противъ линіи Вятка-Вологда-Петербургъ.

Затѣмъ, по выясненіи въ совѣщаніи всѣхъ данныхъ, Предсѣдатель совѣщанія, убѣдясь въ жизненности мѣстностей, лежащихъ по магистральной линіи, мало не настаивалъ на осуществленіи линіи Ухтымъ-Кострома, напро-

*) Однихъ Вологодскихъ грузовъ ожидаемыхъ на линію по вывозу и привозу насчитывается представителями, по послѣднимъ даннымъ, болѣе 15-ти, не считая сѣверныхъ уѣздовъ Костромской губерніи, по которымъ эта линія пройдетъ. Если присоединить сюда Петербургскіе столичные и портовые грузы съ грузами подтоличныхъ уѣздовъ, не вошедшихъ въ подсчетъ Сѣверинъ, то составитъ выручка не 2000 р., какъ показано, а, напротивъ, свыше 3000 р.

тивъ, даже высказался при окончаніи засѣданій, что „Да, дѣйствительно, между Петербургомъ и Вологдой дорога нужна, полезна“.

Протяженіе магистральной линіи отъ Вятки (или отъ ближайшаго пункта къ Ухтыму) до Петербурга, какъ видно изъ данныхъ, опредѣляется въ 1130 вер., а съ вѣтвью, имѣющую длину отъ Кологрива по направленію къ Москвѣ на Кинешму 170 верстъ,—составится общее протяженіе строительной линіи 1300 верстъ.

Цена постройки дороги, согласно оцѣнки специалистовъ, опредѣляется не свыше 40 тысячъ руб. на версту потребуется общая сумма капитала. 52 милл. руб.

Валовой доходъ по магистральной линіи, на основаніи сдѣланныхъ подсчетовъ представителями сѣвера, долженъ опредѣлиться, какъ видно въ 6 пунктѣ записки, на версту по . 8864 р.

Изъ этой суммы слѣдуетъ исключить по принятымъ правиламъ на эксплоатацію дороги
50 % 4432 „

На погашеніе капитала и процентовъ максимумъ 5% (со стоимости въ 40 т. р.) . 2000 р. 8864 р.

Такимъ образомъ, за исключеніемъ этихъ двухъ суммъ, оказывается еще излишекъ дохода на версту 2432 „
или съ лишкомъ 6% сверхъ погашенія капитала и %.

Въ виду такой благоприятной во всѣхъ отношеніяхъ перспективы, казалось бы, полезно было постройку этой дороги произвести на казенный счетъ, какъ дороги самой наивыгоднѣйшей.

Протяженіе-же линіи Ухтымъ-Кукарка-Кострома до Ярославля, насколько извѣстно, исчисляется въ 650 верстъ. Потребный капиталъ на постройку дороги, считая около 50 тыс. рублей на версту съ мостомъ въ Ярославлѣ, выразится въ суммѣ 32½ милл. руб.

Сравнивая стоимость одной линіи съ другой, выходитъ, что на постройку магистральной линіи, имѣющей длину вдвое болѣе Ухтымъ-Костромской, потребуется капиталъ болѣе только на 19½ милл. рублей.

Значеніе и положеніе линіи Ухтымъ-Кукарка-Кострома по отношенію къ сѣверу, Москвѣ и Петербургу.

1) Линія Ухтымъ-Кострома проходитъ Кукарскимъ раіономъ, который прекрасно обслуживается р. Вяткою на 100 верстъ во всѣ стороны и отчасти также будетъ обслуживаться Пермско-Вятскимъ участкомъ желѣзной дороги, захватывающимъ своею вогнутой линіей значительную часть ближайшей къ Кукаркѣ мѣстностей, причемъ, съ другой стороны, въ случаѣ осуществленія магистрали, эта послѣдняя будетъ вліять на притяженіе къ себѣ извѣстной доли грузовъ со всей полосы, лежащей по южную сторону линіи до самой Кукарской пристани на 80 вер., а ниже по Вяткѣ исконно существуетъ весьма удобный и дешовый водяной путь до

Рыбинска (фрахтъ 7—9 коп.). Между тѣмъ, по линіи Ухтымъ-Кострома отъ Кукарки до Рыбинска 760 вер. тарифъ 14—16 коп. съ пуда, а главное, не зачѣмъ везти хлѣбъ въ Рыбинскъ, гдѣ безъ того не знаютъ, какъ разобратся съ Волжскимъ хлѣбомъ,—а особенно не зачѣмъ ввиду того, что въ этомъ хлѣбѣ нуждается сѣверъ.

2) Отъ Кукарки линія идетъ къ Костромѣ, по обѣимъ сѣвера, прижимаясь все ближе и ближе къ Волгѣ, а противъ Юрьевца совсѣмъ входитъ въ полосу, обдѣливаемую Волгою, представляя собою отъ Юрьевца до Костромы-Ярослава третью параллель путей, такъ какъ тутъ на правомъ берегу Волги уже есть нынѣ скомбинированная рельсовая линія отъ Нижняго до Рыбинска черезъ Новки и Нерехту, независимо отъ Волги, по которой своимъ чередомъ рейсируютъ три товаро-пассажирскія линіи: Самолета, Зевеке и Зарубина. Наконецъ, эта линія, какъ объяснено было въ Совѣщаніи главнымъ инженеромъ названнаго общества, встрѣчаетъ въ Костромѣ большое затрудненіе въ сооруженіи моста черезъ Волгу, вѣдѣствіе чего теперь предполагается, не заходя въ Кострому, провести ее на Ярославль, но и здѣсь встрѣчаются большія трудности вѣдѣствіе широкаго и высокаго весенняго разлива Волги и Костромки и черезъ это увеличивается стоимость постройки на этомъ участкѣ, по заявленію того же лица, до 90 тыс. руб. верста съ мостомъ черезъ Волгу въ Ярославль.

3) Линія Ухтымъ-Кострома, повидимому, разсчитывается на хлѣбные грузы изъ Пермско-Вятскаго участка, изъ Зауралья и даже Сибири, между тѣмъ какъ тамъ же, въ районѣ линія Пермь-Вятка-Котласть, которая, какъ видно изъ бывшаго представленія въ Комитетъ Министровъ, имѣетъ главною своею задачею всѣ вышеупомянутые хлѣба отвлечь отъ встрѣчи съ Уфимскими, Самарскими, Замосковскими и Волжскими хлѣбами, какъ на внутреннихъ рынкахъ, такъ и въ Петербургѣ и другихъ Балтійскихъ портахъ, и потому имѣлось въ виду направить всѣ эти хлѣба черезъ Котласть на Архангельскъ, давъ имъ непосредственный выходъ за море. Этимъ назначеніемъ только, или главнѣйше этимъ, и объясняется постройка линіи Пермь-Вятка-Котласть.

4) Кострома, будучи соединена съ Москвою по историческому пути желѣзной дорогой, пользуется, какъ этой линіей, такъ и связанною съ нею сѣтью желѣзныхъ дорогъ, во всѣ стороны, а съ устройствомъ развѣтвленія магистральной отъ Кологрива на Кинешму и вся Костромская губернія будетъ прорѣзана рельсами по самой серединѣ. Ветлуга и Макарьевъ, находясь на судоходныхъ рѣкахъ Ветлугѣ и Унжѣ, имѣютъ искони свое естественное тяготѣніе на Волгу къ Нижнему и ниже до Астрахани, и потому всѣ свои лѣсные и промышленныя операціи производятъ въ этомъ направленіи, при чемъ вся площадь между Кукаркой и Ярославлемъ, въ случаѣ осуществленія магистральной, будетъ окружена квадратнымъ кольцомъ путей: Магистралію, Волгою съ бережною линіей, р. Вяткой и Ярославско-Вологодскою жел. дорогой, а сверхъ того, эта полоса между Волгою и Магистралію прорѣзывается двумя означенными судоходными рѣками Ветлугою и Унжей, не говоря уже о Костромѣ.

Послѣ всего этого, для чего же тутъ будетъ линія Ухтымъ-Кострома?

5) Проведеніе же магистральной линіи отъ Вятки или отъ одной изъ ближайшихъ къ ней станцій до Петербурга вполнѣ понятно, такъ какъ

почти по всей этой линіи лежат такіе уѣзды, которые нуждаются въ продовольствіи и часто живутъ въ проголодь отъ недостатка и дорогихъ цѣнъ хлѣба. Въ виду этого, Вятскіе хлѣба, а за недостаткомъ ихъ и Зауральскіе и Сибирскіе, пойдутъ по линіи прямо потребителямъ. Направлять же искусственно эти хлѣба въ Рыбинскъ, гдѣ безъ того ежегодно скопится Волжско-Камскихъ, Вѣльскихъ и Вятскихъ хлѣбовъ въ Маѣ и Іюнѣ свыше 60 милл. пудовъ, значило бы, отнимать кусокъ хлѣба прямо ото рта у постоянно недоѣдающихъ и везти туда, гдѣ съ хлѣбами не знаютъ куда дѣваться.

Кто не знаетъ, что въ Рыбинскѣ съ вышеупомянутой многомилліонной партіей хлѣбовъ едва успѣваютъ разобраться въ теченіе 2-хъ съ половиною мѣсяцевъ, отправляя этотъ хлѣбъ по Марининской системѣ и по Рыбинско-Вологовской жел. дорогѣ. Последняя, не смотря на то, что обладаетъ большою грузопровозною способностью, всетаки болѣе 6—7 милл. пудовъ въ мѣсяцъ перевезти не можетъ. Слѣдовательно, сколько же педѣль нужно выставлять баржамъ съ хлѣбомъ въ случаѣ, если нужно будетъ, кромѣ Марининской системы, перевезти по Рыбинско-Вологовской ж. д., напримѣръ, 20 милл. пудовъ? Сверхъ того, нерѣдко бываютъ и на Николаевской желѣзной дорогѣ завалы Замосковскими и Нижне-Волжскими хлѣбами. *Поэтому, нужно не привлекать сюда, а отвлекать грузы, чтобы помочь общему горю въ хлѣботорговлѣ.*

Иначе, вышло бы то, что *хлѣба, идущіе изъ Зауралья по линіи Ухтымъ-Кострома, сдѣлавъ отъ Челябинска дугообразный путь на северъ, отдѣливши эту сѣверную линію отъ Челябинско-Самарской линіи, въ глубинѣ изгибовъ той и другой, на 400 верстъ, должны встрѣтиться въ Бологомѣ съ тѣми же хлѣбами, отъ которыхъ они ушли.*

6) На Рыбинско-Вологовскую желѣзную дорогу безъ того, безъ всякой искусственности, пойдетъ изъ указанной партіи хлѣбовъ столько, сколько она можетъ перевести при сносномъ простѣ баржъ въ ожиданіи очереди. Сверхъ того, нельзя упускать изъ виду и то, что къ этой дорогѣ присоединяются вновь еще четыре дороги: Ярославль-Москва, Ярославль-Вологда-Архангельскъ, Ярославль-Кострома-Нерехта-Нижній, Ярославль-Кострома-Ухтымъ или Ярославль-Нерехта-Врмолино-Кинешма-Кологривъ-Вятка; послѣдняя явится въ томъ случаѣ, если осуществится магистраль, которая дастъ грузовъ и пассажировъ на Рыбинско-Вологовскую жел. дорогу почти столько-же, сколько дастъ линія Ухтымъ-Кострома. Тогда, понятно, въ періодъ большой свалки хлѣбовъ въ Рыбинскѣ будетъ страшная суматоха, не смотря на помощь Марининской системы. Чтобы яснѣе видѣть вышеизложенное положеніе съ хлѣбами въ Рыбинскѣ, мы объяснили болѣе подробно это положеніе и предѣльную грузопроводность Марининской системы въ приложеніи къ возраженію на справку Департамента отъ 15 Декабря 1895 года.

7) Если линія Ухтымъ-Кострома предназначается служить соединительнымъ звеномъ между Пермско-Вятскимъ и Московскимъ раіонами, то эту задачу магистральная линія, съ вѣтвью на Кинешму, разрѣшаетъ наилучшимъ образомъ, ибо она представляетъ собою такое же соединительное звено между Пермско-Вятскимъ и Московскимъ раіонами.

Разстояніе по линіи Ухтымъ-Кострома, отъ Ух-
тыма до Москвы, какъ видно подробно во 2 п. записки,
черезъ Ярославль 944 вер.

а по Нижегородской черезъ Новки-Нерехту . . 1103 „

По магистральной же линіи и по вѣтви черезъ
Кинешму разстояніе отъ Вятки до Москвы по той же
Ярославской желѣзной дорогѣ 922 „

а по Нижегородской 894 „

Значить, по магистральной еще ближе, въ первомъ случаѣ—на 4 вер.,
а во второмъ—на 109 верстѣ. Но такъ какъ точки отправленія взяты
различныя, то при реальномъ измѣреніи, разница протяженія линіи въ
пользу магистральной быть можетъ уменьшится отъ 30 до 50 верстѣ.

Въ такомъ случаѣ, ясно, что магистральная линія, служа крупнымъ
государственнымъ задачамъ, которыя объяснены выше, служить въ тоже
время во всемъ той же задачѣ, для которой предназначается линія Ух-
тымъ-Кострома протяженіемъ 650 вер., съ затратою на нея около
32½ милл. руб.

8) *Представители Костромы въ бывшемъ Соезѣнціи 4—11 Декабря
относительно своихъ нуждъ въ устройствѣ для нихъ желѣзныхъ дорогъ,
заявили главнѣйшее:*

а) Въ Костромскомъ районѣ находятся льнопрядильныя и полотняныя
фабрики, производящія льна до 800 т. пуд. въ годъ, каковой ленъ, гово-
рили, необходимо получать изъ Вятки, но оказалось, что ленъ получаютъ
эти фабрики, главнѣйше, въ окрестностяхъ Костромы и Вологодской гу-
берніи; и, вообще, гдѣ выгоднѣе, смотря по урожаю, не исключая и Вятки.
Полотно въ Вятку не покупается; сама Вятка своего крестьянскаго хол-
ста продаетъ болѣе 20 милл. аршинъ въ Нижній и на сторону.

б) Что мѣстныя крупчатныя мельницы производятъ пшеницы до 3 милл.
пуд., но эта пшеница, какъ извѣстно, получается не изъ Вятки, а изъ
Самары, Хвалынска и другихъ нижеволжескихъ пристаней, при чемъ вы-
яснилось, что бѣлую муку Вятскій край получаетъ, преимущественно,
изъ Нижняго, Казани, Екатеринбурга и Зауралья.

в) Что населеніе Костромы и ближайшихъ къ ней мѣстностей нуж-
дается въ хлѣбѣ и часто встрѣчаетъ затрудненіе въ полученіи его по
случаю мелководія въ Волгѣ; но и эта потребность оказалась достаточно
удовлетворенной: во первыхъ, лѣтомъ хлѣбъ получается легко и удобно
съ мимо идущихъ по Волгѣ баржъ въ Рыбинскъ, а во время мелководья
еще охотнѣе продадутъ въ Костромѣ хлѣбъ, чтобы не расходоваться на
паузу его; еще удобнѣе хлѣбъ получать изъ Рыбинска, откуда сплавъ до
Костромы стоитъ не болѣе 2 к. съ пуда; во вторыхъ, зимой хлѣбъ можно
имѣть изъ Москвы и Замосковья, гдѣ его бывають завалы и цѣна де-
шевле Рыбинска, подвозъ удобный по рельсамъ (349 верстѣ), при
тарифѣ не свыше 8 коп. съ пуда до самой Костромы и въ третьихъ,
съ устройствомъ въ настоящемъ 1896 г. соединительной вѣтви между Яро-
славлемъ и Рыбинскомъ, хлѣбъ можно будетъ получать круглый годъ
изъ Рыбинска, гдѣ таковой не переводится и провозъ оттуда до Костромы
ничтожный, за 165 верстѣ только какихъ нибудь 4 коп. съ пуда. Съ-
верные же уѣзды Костромской губерніи, Солигаличъ, Чухлома, Кологривъ

и частию Галичъ, какъ наиболѣе нуждающіеся въ хлѣбѣ, будутъ находиться въ полосѣ, которая будетъ обслуживаться магистральной линіей, раздѣляющей площадь, лежащую между линіей и Волгой по равной половинѣ, около 75 верстъ для каждаго пути. При чемъ вѣтъ, идущая отъ Кологрива на Кинешму, прорѣзываетъ почти всю Костромскую губернію по самой срединѣ.

Сравнительное положеніе двухъ названныхъ линій среди сѣвера по отношенію къ Москвѣ и Петербургу.

Представленные выше данныя и соображенія (въ первыхъ 14 пунктахъ) ясно свидѣтельствуютъ о глубоко-государственномъ экономическомъ значеніи линіи Вятка-Вологда-Петербургъ, какъ линіи, образующей цѣлую сѣть сѣвер. жел. дорогъ, будучи въ связи съ существующими и строящимися дорогами, а также и съ водными путями, и черезъ то открывающей вѣрные пути и средства къ хлѣбу и свѣту, причемъ интересы Москвы и Петербурга, согласно ВЫСОЧАЙШЕМУ начертанію, будутъ соблюдены сугубо.

Данныя и соображенія, изложенныя въ послѣднихъ 8 пунктахъ о линіи Ухтымъ-Кострома, свидѣтельствуютъ совершенно противное, они обнаруживаютъ отрицательное значеніе послѣдней, такъ какъ эта линія, видимо, произведетъ убійственное дѣйствіе на весь сѣверъ, лишая двѣ трети его всякихъ путей къ развитію промышленной жизни, которая составляетъ его хлѣбъ, его будущую силу, на борьбу съ нуждой и климатомъ. Сверхъ того, эта линія совсѣмъ отрѣзываетъ Сѣверную Столицу отъ непосредственнаго сообщенія съ сѣверомъ, какъ голову отъ своего организма, и не доставляетъ ничего лучшаго Москвѣ сравнительно съ магистралію, что уже никакъ не соответствуетъ ВЫСОЧАЙШЕМУ указанію.

Слѣдовательно, съ какой стороны не взгляните на вопросъ, отовсюду одно выдвигается ясно и выпукло, что прямая магистральная линія между Петербургомъ и Пермью имѣетъ глубокий государственный смыслъ; это сознаютъ давно и Министръ Финансовъ, и Министръ Путей Сообщенія, насколько намъ извѣстно, но вопросъ въ отношеніи осуществленія былъ только вопросомъ времени, зависящимъ отъ финансовъ и очереди осуществленія ея.

Независимо отъ непосредственнаго воздѣйствія магистраліи, въ связи съ прочими сѣверными жел. дорогами, на развитіе жизни и объединеніе всего обширнаго края съ десятью вышеупомянутыми промышленными и губернскими центрами, во главѣ съ Москвою и Петербургомъ, эта линія, находясь въ связи съ Великой Сибирской желѣзной дорогой и Бѣлымъ моремъ, будетъ служить широко государственно-экономическимъ задачамъ и интересамъ, не исключая и военныхъ интересовъ.

Во первыхъ, все сѣверное десятиmilliонное населеніе отъ Невы до Тобола будетъ благотворно облегчено отъ излишней тягости при отправленіи воинской повинности, вѣдѣствіе устраненія большихъ переходовъ по грунтовымъ дорогамъ; сверхъ того, Военное Министерство всю массу запаса и государственнаго ополченія, въ числѣ болѣе 400 тыс. человѣкъ, собирающагося болѣе, чѣмъ съ 10-ти миллионнаго населенія, можетъ дер-

жать на мѣстахъ, дома, у сохи, до послѣдней крайности, пользуясь вполне, въ случаѣ экстренности, самостоятельностью магистральной линіи желѣзной дороги, не боясь, что она будетъ завалена другими войсками: артиллеріей, кавалеріей, боевыми припасами, провіантомъ и т. п., какъ это бываетъ на центральныхъ желѣзныхъ дорогахъ во время мобилизаціи. Не даромъ же Военное Министерство, съ своей стороны, насколько намъ извѣстно, считаетъ это направленіе весьма важнымъ въ интересахъ военно-хозяйственныхъ и лучшей обороны государства.

Во вторыхъ, не менѣе важнымъ обстоятельствомъ считается осторожными людьми еще и то, что теперь у насъ весь государственный организмъ соединенъ со своей головой, съ Петербургомъ, одною рельсовою цѣпью въ лицѣ Николаевской желѣзной дороги. Порвись эта цѣпь, какъ было съ Мстинскимъ мостомъ, и Петербургъ будетъ отрѣзанъ отъ страны.

Въ третьихъ, въ общемъ можно было бы сослаться въ отношеніи важнаго значенія продольной сѣверной линіи отъ Перми до Петербурга на аналогическое сходство ея съ Николаевской желѣзн. дорогой, но я боюсь, что намъ скажутъ, что это будетъ слишкомъ смѣло. Однако на повѣрку выходитъ, что Николаевская желѣзная дорога проведена прямой линіей и тоже по мѣстности слабо населенной, что не мѣшало ей быть одной изъ славнѣйшихъ и доходнѣйшихъ дорогъ въ мірѣ,—а почему? потому, что тутъ, въ одномъ концѣ линіи, стоитъ Петербургъ съ миллиономъ жителей, а въ другомъ—Москва тоже съ миллиономъ и за нею Замосковье съ 20 милл. жителей,—а здѣсь по Петербурго-Вологодской трети магистральной, имѣющей протяженіе 570 вер., въ одномъ концѣ стоитъ также тотъ же Петербургъ съ миллиономъ жителей и правительственнымъ центромъ, а въ другомъ—Вологда среди своего богатаго района. Конечно, эта послѣдняя не Москва и, потому она въ сравненіи съ Москвою мною не приводится; но все же на правомъ крылѣ у Вологды остается та же Москва, на лѣвомъ интересное будущее Архангельскаго порта, да еще впереди, къ востоку, расположено своего рода сѣверное Замосковье, гдѣ между Волго-Камой, Тоболомъ и Вѣлымъ моремъ обитаетъ, хотя не 20 миллионъ, но свыше 10 миллионъ жителей, весьма промышленныхъ, и все они со всеми руководящими элементами нескончи тяготеютъ къ Петербургу, о чемъ свидѣлствуетъ постоянное пребываніе въ немъ почти всѣхъ горнозаводчиковъ и золотопромышленниковъ со своими капиталами; сверхъ того, по Зауралю сюда же тяготеетъ необъятная Сибирь съ ея богатымъ будущимъ.

Въ четвертыхъ, сравнивая линію Ухтымъ-Кукарка-Кострома съ линіей Вятка-Вологда-Петербургъ, мы видимъ, что эта послѣдняя, въ связи съ существующими и строящимися ж. дорогами, всецѣло служитъ оживленію и объединенію всего сѣвера во главѣ съ Петербургомъ и Москвою; для страны и края съ каждой своей веретой дѣлаетъ новыя экономическія завоеванія и никому не причиняетъ вреда, тогда какъ первая, т. е. линія Ухтымъ-Кострома, наоборотъ: у однихъ недоѣдающихъ на сѣверѣ, отнимаетъ жизненной кусокъ хлѣба, а другимъ составляетъ къ сытному обѣду пресыщающее блюдо,—обездоливаетъ двѣ трети сѣвера, лишая ее рельсовыхъ путей, и въ то же время тянетъ противъ горы къ Москвѣ переносимой рельсовыми путями, но помимо этого все-таки линія Ухтымъ-Кострома не приноситъ такого удобства и шири въ сообще-

нии съ сѣверомъ, востокомъ, Вологдой, Архангельскомъ, какое приносятъ магистральная линія, Петербургъ же дѣлается совсѣмъ изолированнымъ отъ непосредственнаго сообщенія съ сѣверомъ съ предоставленіемъ ему права ѣздить черезъ чужіе дворы, по Рыбинско-Вологодской и Ярославско-Вологодской узкоколейной и другимъ дорогамъ. Въ такомъ случаѣ, онъ долженъ дѣлать кружный путь, напримѣръ, до Вологды вмѣсто 570 верстъ—853 верстъ, болѣе на 283 версты, также и до Архангельска лишнихъ 283 версты, и на оборотъ, весь Вологодскій районъ, при сообщеніи съ Петербургомъ и Ураломъ, тоже самое долженъ претерпѣвать, не говоря уже о всемъ среднемъ и восточномъ сѣверѣ, который, при сообщеніи съ Вологдой и Архангельскомъ, долженъ дѣлать большой кругъ на Ярославль, лишнихъ 240 верстъ, а о мѣстностяхъ, находящихся вѣ рельсовыхъ путей, напримѣръ, между Вологдой и Петербургомъ или между Вологдой и Котельничемъ, нечего и говорить — населеніе и промышленность этихъ мѣстностей наполовину остаются въ глуши, съ непроѣздными дорогами; отсюда ясно, что линія Ухтымъ-Кострома, будучи неособенно нужна для приволжской окраины сѣвера, по которой она идетъ; между тѣмъ для сѣвера она производитъ дѣйствіе прямо братоубійственное, прямо ложится поперекъ дороги къ осуществленію линіи Вятка-Вологда-Петербургъ, этой артеріи могучаго организма; уродуетъ органическую стройность уже подготовленной правительствомъ сѣти сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ и всего сѣвера; разчленяетъ его цѣлое, грандіозное, самую природою очерченное вышеприведенными границами; разбиваетъ поприще, могущее служить сѣверянамъ для возникновенія и развитія своего „я“ и, наконецъ, недоѣдающему населенію сѣвера, такъ нуждающемуся почти постоянно въ хлѣбѣ, перегораживаетъ путь къ полученію его изъ Пермско-Вятскаго края, гдѣ будутъ сосредоточиваться и Зауральскіе и Сибирскіе хлѣба, независимо отъ мѣстныхъ Вятскихъ хлѣбовъ, далеко недостаточныхъ для полного прокормленія сѣвера.

И въ пятыхъ, Магистральная линія, въ связи съ другими соединенными съ ней заволжскими и горноуральскими дорогами и водяными путями, служа широко нуждамъ и интересамъ необъятнаго края, при объединеніи его съ Москвою и Петербургомъ, устраняя монополію на Сѣверѣ и Уралѣ одного изъ крупныхъ фабричныхъ центровъ, откроетъ широкую возможность благотворной конкуренціи тамъ, между двумя крупными промышленными центрами, — и, Вѣлое море сдѣлается общимъ достояніемъ.

Въ то же время, главнѣйше, эта линія будетъ представлять собою безъ всякихъ спеціальныхъ затратъ естественное продолженіе Великой Сибирской желѣзной дороги отъ моря до моря, до столицы Царя, по мысли и **ВЫСОЧАЙШЕЙ** волѣ Котораго, это монументальное сооруженіе совершится съ такою быстротою.

Въ такомъ случаѣ, сверхъ объединенія Сибири съ сѣверомъ и столицей, страна безъ всякой войны, безъ потери единого человѣка, приобщается къ общей жизни новую страну, въ лицѣ сѣвера и Урала съ Вѣлымъ моремъ, которую обитають свыше 13 милл. жителей, самыхъ промышленныхъ. Тогда уже и надъ этимъ холоднымъ сѣверомъ одинаково, равномерно будетъ теплить и свѣтить Наше Единое Русское Солнце!

И. Милютинъ.