

Ц-449

РЕКАТ.

2

Послѣдніе слухи о положеніи дѣла по вопросу о направленіи Сибирской желѣзной дороги сводятся къ тому, что послѣдніе доклады внесенные въ Комитетъ Министровъ выдвигаютъ слѣдующіе основные аргументы въ пользу направленія пути черезъ Самару и Уфу на Челябинскъ:

1) Путеводной нитью должно служить не направленіе дороги изъ центра русской промышленности въ центральный пунктъ торговой дѣятельности Сибири, а воображаемая линія наименѣе полезная для Сибири въ будущемъ, долженствующая прорѣзывать всю Сибирь. Вотъ, на встрѣчу этой воображаемой линіи должна прокладываться проектируемая къ немедленной постройкѣ линія. Этому взгляду, вытекающему будто-бы изъ обще-государственныхъ соображеній должны побориться интересы торговли и промышленности.

2) Путь на Казань обойдется дороже, такъ какъ онъ, хотя и короче, но по этому направленію доводится прокладывать больше новыхъ рельсовыхъ путей, чѣмъ по Челябинско-Самарскому

3) По этому направлению не доведется строить дорого стоящих мостовъ, такъ какъ линія перерѣзаетъ рѣки въ ихъ верховьяхъ.

4) Направленіе Самара-Челябинскъ достигаетъ цѣли соединенія бассейновъ рѣкъ Сибирскихъ и Европейской Россіи.

5) По линіи Нижній-Тюмень, кожевенные и салыные товары не пойдутъ.

6) Средній тарифъ съ пуда версты по линіи Нижній-Казань-Екатеринбургъ обойдется $\frac{1}{29}$ к., а по линіи Самара-Челябинскъ $\frac{1}{31}$ коп.,—при стоимости пути Нижній-Екатеринбургъ (1244 вер.) — 102,166,673 руб. и для линіи Самара-Челябинскъ (941 вер.)—65,911,154 р.

Первый пунктъ, выдвинутый серіозными людьми, поражаетъ своей смѣлостью. Что такое будущая линія — только воображаемая, осуществимая будущими поколѣніями? Возможно ли для такой линіи жертвовать интересами настоящаго поколѣнія? Основной законъ политической экономіи указываетъ на то, что своевременная полезная затрата капитала, уготовляетъ капиталы для будущихъ полезныхъ затратъ. Чѣмъ вознаградить будущее ущербъ настоящему? Какія обще-госуд. соображенія могутъ снустить на степень частныхъ интересовъ, вопросы объ интересахъ торговли и промышленности?

По 2-му пункту слѣдуетъ спросить, по какому исчисленію по Нижегородско-Тюменскому направленію предстоитъ къ прокладкѣ больше рельсовыхъ путей, чѣмъ по Самаро-Челябинскому? Да развѣ Челябинскъ пунктъ? Развѣ въ Челябинскѣ стекаются товары какъ въ Тюмень? Омскъ то-же не Тюмень, но все же это пока конечный пунктъ Самаро-Челябинской линіи, слѣдовательно надо считать новую прокладку рельсовъ не до Челябинска, а до Омска, а тогда окажется, что постройка Омско-Челябинской линіи обойдется Россіи несравненно дороже чѣмъ Нижегородско-Тюменская. Расчеты Министра Путей Сообщенія опубликованные въ Русскихъ Вѣдомостяхъ зиждутся на разстояніяхъ Екатеринбургъ - Нижній и Самара - Челябинскъ. Если же взять Омскъ-Самара, потому что Самара-Челябинскъ абсурдъ, то весь расчетъ перевернется. Наконецъ совершенно непонятно, что побудило въ дѣлѣ исчисленія транзита дѣлать расчеты стоимости линій и провозной платы отъ Екатеринбурга до Нижняго и отъ Челябинска до Самары? «Транзитъ исчисляется между пунктами отправленія товаровъ и доставки ихъ. слѣдоват. транзитъ долженъ быть расчисленъ по стоимости провоза отъ «Тюмени до Нижняго» или отъ «Челябинска до Москвы». Надо полагать что въ Комитетѣ Министровъ обратятъ вниманіе на такую изуми-

тельную ошибку, которая может ввести государство въ непроизводительные расходы и нанести неисправимый ударъ всей восточной торговли и промышленности. Кому нуженъ частный расчетъ клочка дороги Нижній-Екатеринбургъ въ $\frac{1}{29}$ коп. съ пуда версты и Самара-Челябинскъ $\frac{1}{31}$. Почему же не сдѣланъ расчетъ *Тюмень-Нижній* и въ параллель *Челябинскъ-Москва*? Вотъ такія цифры и показали бы всю поразительную невыгодность линіи поддерживаемой Министеромъ Путей Сообщенія и ея страшную дороговизну сравнительно съ линіей Нижній-Тюмень.

Положеніе выдвинутое въ 5-мъ пунктѣ основано на абсолютномъ незнаніи Сибири. Кожевенные и сальные товары никакъ не попадутъ на Челябинско-Самарскую линію именно отъ того, что она южная. Стада зимуютъ на югѣ и гурты двигаются съ юга на сѣверъ по мѣрѣ того какъ луга высыхаютъ. Они достигаютъ сѣвера нагуливая скоть съ запасомъ сала и мяса, которое скотопромышленники только и могутъ съ выгодой сбыть на сѣверѣ. Затѣмъ гурты возвращаются снова на зимовку на югъ. Наконецъ какая наука можетъ оправдать тотъ результатъ Челябинско-Самарскаго направленія, что сырье, которое и составляетъ Сибирскій грузъ будетъ двинуто не туда куда оно требуется, а туда откуда оно вывозится, т. е. на

Самару? Изъ Самары оно не можетъ направиться въ Черноморскіе порты потому, что изъ графической карты движенія товаровъ, изданной Министерствомъ Путей Сообщенія явствуетъ, что за 100 верстъ отъ Таганрога, пшеница двигается не на Таганрогъ, а на «Ревель».

Если высшія государственныя соображеніе побуждаютъ смотрѣть на вопросы торговли и промышленности какъ на вопросы второстепенной важности, то по крайней мѣрѣ ихъ, хоть вскользь, слѣдуетъ намѣтить, тѣмъ болѣе, что изъ за этихъ соображеній набрасывается туманъ на вычисленія, туманъ изъ за котораго только рельефно выдвигается воображаемая линія будущаго, линія ведущая отъ Варшавы до Тихаго Океана, которая зальетъ кости ближайшихъ поколѣній, долженствующія истрѣбъть подъ развалинами рухнувшихъ заводовъ и торговыхъ предиріятій, — золотымъ дождемъ, способнымъ конечно не быть миражемъ, только для тѣхъ, которые на него указываютъ.

Казань. цензурою дозволено 22 Октября 1884 года.

Типографія Г. М. Вечеслава.