

Къ вопросу о Центрально-Полѣвской желѣзной дорогѣ.

Намъ доставлена замѣтка по поводу недавно представленнаго въ подлежащее вѣдомство проекта желѣзнодорожной линіи отъ Кіева на пристань Багримовичи на р. Припети и до станціи «Талька» Либаво-Роменской ж. д. Линія эта намѣчена черезъ уѣзды: Радомысльскій Кіев. губ., Овручскій Волын. губ., Мозырскій, Бобруйскій и Игуменскій Минской губ. Длина ея 242 версты, при чемъ она сокращаетъ на 218 верстъ рельсовое сообщеніе Кіева съ Либавой и Петербургомъ, что имѣетъ немаловажное значеніе, сближая раіоны Днѣпра, Западной Двины и Балтійскаго моря, юго-западныхъ губерній съ западными и сѣверо-западными. Но главное значеніе проектируемаго пути, съ государственной точки зрѣнія,—въ томъ, что онъ будетъ подвознымъ къ стратегическимъ ж. д., пройдетъ по центральной части Полѣвья, не затронутой рельсовыми путями, обезпечивая сообщеніе юга съ сѣверомъ, а также снабженіе хлѣбомъ и фуражемъ. Въ виду такого интереса, представляемаго проектируемою линіей, при незначительности ея протяженія и дешевизнѣ постройки, мы даемъ мѣсто замѣткѣ, заключающей въ себѣ подробности проекта.

Ред.

Въ министерствѣ путей сообщенія разсматривается въ настоящее время интересный въ экономическомъ и др. отношеніяхъ проектъ въ которомъ землевладѣлецъ Грыфъ—Якса-Быковский для значительнаго сокращенія, на цѣлыхъ 218 верстъ, желѣзнодорожнаго сообщенія Кіева съ Либавою и С.-Петербургомъ, предлагаетъ построить Центрально-Полѣвскій желѣзнодорожный путь. Первоначально проектируется соединять подъѣзднымъ путемъ пристань Багримовичи на р. Припети со станціей «Талька» Либаво-Роменской желѣзной дороги, а внослѣдствіи предполагается путь этотъ продлить на югъ до Кіева.

Въ первой главѣ составитель проекта приводитъ слѣдующія цифровыя данныя: изъ статистическаго сборника министерства путей сообщенія видно, что водяными путями по днѣпровско-балтійскому сообщенію провозится ежегодно на 13,199 судахъ и 48,972 плотахъ 52.382,964 пуда груза заявленной цѣнности на сумму 39.307.537 руб.; по Днѣпру и Припети ходитъ 500 различныхъ судовъ, кромѣ пароходовъ, перевозящихъ грузовъ до 30 милліоновъ пуд. цѣною на 25 мил. руб. Общество пароходства по Днѣпру обладаетъ 48 пароходами, кромѣ другихъ вновь организующихся обществъ, эксплуатирующихъ Днѣпръ на протяженіи 1154 верст. и Припеть на протяж. 526 вер. и имѣющихъ 200 пристаней. Большая часть этихъ грузовъ, во избѣжаніе неудобствъ водянаго пути выше Багримовичской пристани и Днѣпровскихъ мелей выше Припети, пойдетъ черезъ Багримовичи на сѣверъ и Либаву по проектируемой дорогѣ. Приводя затѣмъ подробное исчисленіе грузовъ, составитель проекта считаетъ вѣроятнымъ, что по проектируемому пути пойдетъ: границу, въ Петербургъ, Ригу, Либаву и вообще на сѣверъ около 68 милл. пуд. и обратно съ сѣвера на югъ къ днѣпровскимъ водянымъ путямъ не менѣе $\frac{1}{6}$ части всего вывоза, т. е. около 11 мил. пуд., кромѣ перевозки войскъ и пассажировъ. Такимъ образомъ, линія эта, позаключенію автора проекта, можетъ разсчитывать на 79 мил. пуд. разнаго, какъ мѣстнаго такъ пердаточнаго и транзитнаго съ другихъ путей, груза.

Проектируемый путь съ продолженіемъ его до Кіева будетъ короче всѣхъ нынѣ существующихъ желѣзнодорожныхъ путей на 218 верстъ отъ Кіева до Либавы и Петербурга.

Вторая глава проекта, трактуя о пользѣ, которую принесетъ устройство названнаго пути для изобилующаго естественными богатствами центральнаго Полѣся, отмѣчаетъ, что эта «Центрально-Полѣская желѣзная дорога откроетъ новый кратчайшій путь, путь торговый и стратегическій, между юго-западомъ и сѣверо-западомъ Россіи, который удешевитъ провозную плату изъ среднеднѣпровскаго бассейна на сѣверъ, въ Либаву и за границу, кромѣ того, дастъ возможность воспользоваться естественными богатствами Полѣся, увеличить внутреннюю промышленность этого края и будетъ широко способствовать внѣшней торговлѣ Россіи и усиленію обороны государства. Пользу этого пути подтверждаютъ такіе доводы.

II.

На участкѣ отъ устья Птичи до Московско-Варшавскаго шоссе, на протяженіи всего ста верстъ, нынѣ существуетъ 25 большихъ винокуренныхъ заводовъ, 30 водяныхъ мельницъ и много другихъ, какъ то: кирпичныхъ, кожевенныхъ, лѣсопильныхъ, крахмальныхъ, пивоваренныхъ и медоваренныхъ заводовъ. Вся эта страна богата фруктовыми садами. Съ открытіемъ проектируемаго пути не только производительность всѣхъ сказанныхъ заводовъ и заведеній увеличится, но и самое ихъ число возрастетъ. Особенно благоприятными условиями въ отношеніи развитія заводской промышленности отличается окрестность Багримовичской пристани. Въ окрестности до настоящаго времени сохранились громадныя какъ казенныя, такъ и частныя дубовыя и сосновыя лѣса, представляющіе собою въ большомъ изобиліи лучшій матеріалъ для военнаго и коммерческаго судостроенія. Этимъ матеріаломъ она можетъ снабжать не только всѣ двѣсти днѣпровскихъ пристаней, но и порты Чернаго и Балтійскаго морей. Это—центръ, окруженный милліонами десятинъ луговъ и лѣсовъ, на водяномъ пути между Балтійскимъ и Черноморскимъ бассейномъ, вблизи западной Европы, богатый отъ природы всѣми удобствами для развитія всякой промышленности и обширной торговли; богатство луговъ, способствующее дешевому содержанію большого количества скота, обуславливающее собою плату за прокормъ въ теченіи одного зимняго мѣсяца коровы или быка отъ 50 коп. до 1 рубля, а въ теченіи всего лѣта 1 рубль, обуславливаетъ, понятно, и дешевизну главныхъ жизненныхъ продуктовъ. Такъ—1 фунтъ мяса стоитъ отъ 3-хъ до 5 коп.; печеный хлѣбъ

отъ 1 до 1^{1/2} к. за фунтъ; богатая рыбная ловля даетъ въ постоянной готовности къ продажѣ по нѣсколько тысячъ пудовъ рыбы по 1—2 рублей за пудъ; присовокупивъ къ тому, что 10-ти пудовая четверть картофеля стоитъ 1 р. 25 к., что кварта молока стоитъ 2 к. а три фунта капусты 1 к., мы увидимъ, что содержаніе одного рабочаго, вполне обильное, обойдется 10—15 к. въ сутки. При обиліи же строительнаго матеріала, дающаго возможность устройства отличныхъ и здоровыхъ помѣщеній, и при дешевизнѣ дровъ, помѣщеніе одного рабочаго обойдется не дороже одного рубля въ мѣсяцъ. Развѣ мыслимо въ другой части Европы такое удобство жизни для рабочаго человѣка? Въ другихъ частяхъ Европы, не считая квартиры, прокормленіе одного работника въ сутки стоитъ: во Франціи 2 франка (75 коп.), въ Англіи 2 шиллинга (1 руб.), въ Германіи 1^{1/4} марки (50 коп.), слѣдовательно слишкомъ въ 4 раза болѣе, нежели въ Польшѣ. Такой дешевизны средствъ къ жизни вполне достаточно для обезпеченія полного успѣха всякихъ мануфактурныхъ и промышленныхъ предпріятій.

Кромѣ упомянутыхъ условій обиліе водяныхъ сообщеній въ связи съ предполагаемою дорогою, дающею возможность свободнаго сообщения съ большими торговыми городами и обширными земледѣльческими провинціями, дастъ полный просторъ и возможность развитія въ окрестностяхъ Багримовичской пристани заводовъ и фабрикъ, приготавливающихъ: судостроительный матеріалъ для судовъ и пароходовъ, жел. дорожн. паровозы и вагоны для желѣзныхъ и конно-желѣзныхъ дорогъ, земледѣльческія машины и орудія, разныя сельско-хозяйственныя и военныя повозки. Въ особенности хорошо устроенные желѣзные заводы паровыхъ машинъ, котловъ, разныхъ желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій, при настоящемъ покровительствѣ правительствомъ, въ скоромъ времени успѣли бы вытѣснить изъ употребленія такіе же предметы заграничныхъ заводовъ. Этому особенно способствовали-бы дешевизна топлива, содержаніе рабочихъ, подвозъ водою желѣзной руды, желѣза и чугуна, а также исключительно благоприятное географическое положеніе для сбыта и доставки произведеній къ главнымъ пунктамъ требованія.

Повсемѣстное распространеніе среди сельскихъ хозяевъ сознанія въ преимуществѣ усовершенствованныхъ желѣзныхъ земледѣльческихъ орудій передъ другими, сильное стремленіе среди даже мелкихъ арендаторовъ и крестьянъ къ замѣнѣ по мѣрѣ возмож-

ности первобытныхъ деревянныхъ сохъ, боронъ, граблей и другихъ принадлежностей хозяйства новыми желѣзными, вызываетъ необходимость удовлетворенія этой потребности путемъ мѣстнаго производства.

Дѣло это и по своей сущности, и по послѣдствіямъ своимъ настолько важно, что вызываетъ потребность даже содѣйствія правительства, какъ непосредственно заинтересованнаго въ томъ, чтобы такая громадная страна какъ Россія, по возможности, не нуждалась въ произведеніяхъ другихъ странъ.

III.

Прозектируемая Центрально-Полѣсская ж. д. имѣетъ особенную важность и съ другой точки зрѣнія. Почти каждый годъ наши рѣки и каналы страдаютъ мелководіемъ: на Днѣпрѣ выше Припети, мели у деревни Смычекъ, вблизи Лоева и въ островкахъ при впаденіи Сожа, гдѣ бываетъ воды не болѣе 10 вершковъ, почти каждое лѣто совершенно останавливаютъ движеніе судовъ и пароходовъ, равнымъ образомъ мели и подводные завалы на Припети, выше Птичи, останавливаютъ судоходство; однако же въ это время, даже когда мели на Днѣпрѣ выше Припети и на Припети выше Птичи останавливаютъ движеніе судовъ, и подвозъ грузовъ до ст. ж. д. Рѣчицы, Жлобина, Лунина и Пинска дѣлается невозможнымъ, въ то время по всему пути отъ Кременчуга и Кіева до Багримовичъ пароходы могутъ постоянно доставлять грузы, идущіе съ Днѣпра за границу, прямо на ст. новой Центральной-Полѣсской ж. д., ближайшей и удобнѣйшей для отправки грузовъ съ Днѣпра до Либавы и за границу, и потому кратчайшая ж. д. отъ ближайшаго и удобнѣйшаго пункта водяныхъ сообщеній Днѣпровскаго бассейна до Либавы имѣетъ громадное значеніе.

IV.

Этотъ новый путь значительно усовершенствуетъ прямые сообщенія Балтійскаго съ Чернымъ моремъ и всѣхъ между ними главныхъ пристаней по Днѣпру и Припети.

Вся масса груза, представляющая собою обильныя произведенія Закавказья, береговъ Чернаго и Азовскаго морей, Крыма и приднѣпровскаго края, будетъ имѣть возможность, пользуясь водою, прибыть на Багримовичскую пристань и, здѣсь перегрузясь въ ва-

гоны подъѣздной Центрально-Польской жел. дороги, направиться кратчайшимъ путемъ въ Либаву, Ригу, Петербургъ и за границу. И обратно всѣ ввозныя заграничныя произведенія, а равно произведенія Петербурга, Риги, Либавы, Вильны и Минска, пользуясь тѣмъ же кратчайшимъ путемъ съ Багримовичской пристани, пойдутъ водянымъ путемъ не только до пристаней Днѣпровской системы, но и до главныхъ торговыхъ рынковъ южной, юго-западной и юго-восточной Россіи.

V.

Отъ Кіева до Пинска за провозъ водою на разстояніи 628 вер. платится нынѣ съ пуда 7 коп., а на обратномъ пути 5 коп. Отъ Кіева до р. Птичи только 320 вер., т. е. почти половина того, что до Пинска, слѣдовательно провозъ будетъ стоить не болѣе $3\frac{1}{2}$ к. вверхъ и не болѣе $2\frac{1}{2}$ к. внизъ по теченію. Отъ устья р. Птичи до Либавы по предполагаемому пути 746 верстъ; считая по $\frac{1}{50}$ к. съ пуда и версты, провозъ на этомъ разстояніи пуда обойдется въ 15 к. Всего значить за провозъ одного пуда отъ Кіева до Либавы придется платить $18\frac{1}{2}$ копѣекъ. Нынѣ же провозъ одного пуда изъ Кіева въ Либаву чрезъ Жлобину обходится 24 к., слѣдовательно, предполагаемый нами путь уменьшить стоимость перевоза на сказанное разстояніе на $5\frac{1}{2}$ к., что составитъ на каждый милліонъ пудовъ груза, перевезеннаго съ Днѣпра за границу, 55,000 руб. экономіи. Удешевленіе же провозной платы является несомнѣнно лучшимъ средствомъ для ослабленія невыгодной для нашей торговли американской конкуренціи на европейскихъ рынкахъ.

VI.

Кромѣ всѣхъ выше изложенныхъ выгодъ проектируемой дороги нельзя не упомянуть и о военномъ ея значеніи. Она будетъ имѣть первостепенное значеніе не только въ военное, но и въ мирное время. Изъ важности Польска въ военномъ отношеніи для обороны западной нашей границы вытекаетъ важность развитія въ немъ ж. д. путей сообщенія, дающихъ самую широкую возможность сосредоточенія въ немъ изъ сѣверной, южной и внутренней Россіи живой силы, предметовъ снабженія и средствъ къ продовольствію. Взглянемъ внимательно на желѣзно-дорожную сѣть нашей западной гра-

ницы, мысленно опредѣливъ ея достоинство и недостатки и намъ съ поразительною ясностью представится громадное значеніе этой дороги въ военномъ отношеніи, какъ втораго паралельнаго пути западной нашей гравиты. Новая Центрально-Полѣсская дорога будетъ абсолютно неуязвимымъ паралельнымъ границѣ путемъ сообщенія въ всякихъ военныхъ случайностей, она безпрепятственно и самымъ кратчайшимъ образомъ будетъ поддерживать связь сѣвера съ югомъ, къ ней будутъ выходить въ почти перпендикулярномъ направленіи желѣзныя дороги изъ внутренней части Имперіи; имѣя достаточно выходовъ къ западу, она въ состояніи перевозить и живую силу, и тяжести по всемъ направленіямъ.—Самый поверхностный взглядъ на проектируемый путь рѣзко обрисовываетъ всю важность его значенія въ военномъ отношеніи. На этомъ пути безпрепятственно будемъ имѣть возможность сосредоточить все средства продовольствія и снабженія арміи и въ теченіи сутокъ достигнуть крайнихъ западныхъ пунктовъ Имперіи. Эта ж. д. не только усилитъ и обезпечить оборону западной границы, но можетъ и во время занятія ея войною служить непрерывнымъ, необходимымъ и кратчайшимъ торгово-промышленнымъ путемъ, способствующимъ безпрепятственному движенію внутренней жизни государства. На этомъ пути, въ центрѣ Полѣсья, пристань Багримовичи на р. Припети представляетъ удобнѣйшій пунктъ для заготовленія фуража и прессованнаго сѣна въ громадномъ количествѣ и подвоза таковыхъ кратчайшимъ путемъ для войскъ Виленскаго и Кіевскаго Округовъ въ мирное время, а въ военное время и для всей Западной и Юго-Западной арміи; она тоже будетъ ближайшимъ путемъ отъ Бобруйской крѣпости-склада до Юго-Западной границы.—Эта дорога, удовлетворяя экономическимъ нуждамъ края, будетъ содѣйствовать усиленію обороны государства наряду съ существующею сѣтью ж. д. въ Полѣсьи.

VII.

Въ виду какъ мѣстной, такъ и общей государственной пользы, правительство найдетъ возможнымъ признать предполагаемый Центрально-Полѣсскій желѣзно-дорожный путь осуществимымъ. Это увеличитъ богатство края и государственные доходы.—Въ виду послѣдовавшаго соглашенія съ землевладѣльцами, на земляхъ которыхъ построятся ж. д., никакого затрудненія въ вопросѣ объ

отчужденіи земли не предвидится, а по сдѣланнымъ уже предварительнымъ изысканіямъ, на первомъ участкѣ, т. е. отъ пристани Багримовичи на р. Припети до ст. Талька Л. Р. ж. д., стоимость постройки этой ж. д. опредѣляется въ 30,000 руб. мет. за версту, слѣдовательно для обезпеченія правительственной гарантіи достаточно 1,500 руб. дохода съ версты; чистаго же дохода, какъ видно изъ вышеприведенныхъ данныхъ, будетъ не менѣе 5,000 руб. съ версты.

Грыфъ и приглашенные имъ просятъ о предоставленіи имъ права образовать общество Центрально-Полѣсской ж. д. подписавшіеся испрашиваютъ концессию правительства на сооруженіе этого желѣзно-дорожнаго пути согласно постановленіямъ подъѣздныхъ желѣзно-дорожныхъ уставовъ и Высочайшаго повелѣнія о томъ, чтобы вопросу о сооруженіи Центрально-Полѣсской желѣзной дороги было дано дальнѣйшее движеніе.