

Продолжаемъ отчетъ о собраніи въ земской управѣ по случаю доклада М. І. Мусницкаго о сооруженіи пензо-лозовской желѣзной дороги *). Пензо-лозовская дорога проектирована въ такомъ направленіи: отъ города Пензы черезъ города: Сердобскъ, Балашовъ, Ново-Хоперскъ, Бобровъ, Коротоякъ, Острогожскъ, Бирючь, Валуйки, Купянскъ и Изюмъ къ ст. Лозовой съ вѣтвью отъ Валукъ къ Харькову. Всего протяженія дорога имѣетъ 987 верстъ. Длина этого пути распредѣляется по губерніямъ въ такомъ размѣрѣ: Пензенская губернія—51 вер., Саратовская—225 вер., Воронежская—441 вер., Харьковская—224 вер. и Екатеринославская—36 верстъ. При осуществленіи этого направленія пензо-лозовской дороги установится раціональная связь между юго-западными и юго-восточными желѣзными дорогами Имперіи, такъ какъ создается съѣтъ взаимно-подвозныхъ путей. Связь юга-востока Россіи съ портами Азовскаго и Чернаго морей порвана въ ущербъ развитія этихъ единственно выгодныхъ для насъ въ данномъ случаѣ морей. Громадные грузы, заключающіе въ себѣ естественныя богатства и сырье одной изъ наиболѣе производительныхъ частей Россіи, направляются искусственно созданнымъ путемъ—къ Западной границѣ и къ сѣвернымъ портамъ. Кромѣ естественнаго географическаго тяготѣнія юга-востока Россіи къ портамъ нашихъ южныхъ морей, есть еще и экономическое. Сбывая свои произведенія (въ особенности пшеницу, ленъ, просо), взамѣнъ ихъ районъ этотъ можетъ получать обратными грузами минеральныя богатства Донецкаго бассейна. Юго-востокъ нуждается въ каменномъ углѣ и для удовлетворенія своихъ неотложныхъ потребностей принужденъ сжигать послѣдніе лѣса въ ущербъ климату и своему экономическому благосостоянію. Почти всѣ съѣзды углепромышленниковъ посвящаютъ значительную часть своей энергіи и знаній на изысканіе такихъ рынковъ, на которые можно было бы направить для сбыта все разрастающійся въ своемъ производствѣ каменный уголь. Общій итогъ сбываемаго минеральнаго топлива не увеличится отъ сооруженія Миллеровской вѣтви; тутъ произойдетъ простое перемѣщеніе однихъ шахтъ (западныхъ) на счетъ другихъ (восточныхъ). При сооруженіи восточной донецкой дороги уголь также не найдетъ новаго и вѣрнаго рынка для сбыта: на Волгѣ съ успѣхомъ потребляются нефтяные остатки и уголь луневскихъ и заоренбургскихъ копей. Линія восточной Донецкой дороги, вслѣдствіе рѣдкаго населенія и слабой, по природѣ, производительности, не можетъ сама по себѣ быть потребителемъ, настолько значительнымъ, чтобы видѣть въ ней какую либо выгоду. Для развитія каменно-угольнаго дѣла пензо-лозовская дорога можетъ сослужить громадную службу. Районъ ея составляютъ: одиннадцать городовъ, 4.000,000 жителей, болѣе 70 винокурен. заводовъ, паровыя мельницы, болѣе 2,000 кузницъ, три желѣзныя дороги, множество различныхъ заводовъ, перерабатывающихъ сырье. Другаго топлива, кромѣ древеснаго и дорого стоящаго угля подмосковнаго, тутъ нѣтъ. Сжигаются послѣднія дубовыя рощи, да и множество заводовъ прекращаютъ свою дѣятельность вслѣдствіе недостатка или дороговизны топлива. Каменный уголь и соль, добыча которой разрастается годъ отъ году, могутъ идти, къ обоюдной выгодѣ, возвратными грузами, вмѣсто красныхъ хлѣбовъ. Для дороги непосредственно это увеличиваетъ ея доходность и сокращаетъ до полной незначительности непроизводительность пробѣга. Что касается вліянія пензо-лозовской дороги на сосѣднія дороги, то оно прежде всего выразится несомнѣнно въ уменьшеніи доплатъ правительственной гарантіи, доходящей до 55 милліоновъ ежегодно. Кромѣ вліянія на хозяйственный строй существующихъ дорогъ, именно: лозово-севастопольской, харьково-николаевской, воронежско-ростовской, грязе-царицынской, тамбово-саратовской, моршанско-сызранской, екатеринославской и проектированной новороссійской, въ особенности двухъ первыхъ дорогъ, пензо-лозовская дорога должна будетъ играть громадную роль въ продовольственномъ вопросѣ государства, составляющемъ до настоящаго времени предметъ неусыпныхъ, но совершенно безплодныхъ заботъ правительства и общественныхъ силъ, благодаря своимъ неотразимымъ географическимъ и экономическимъ факторамъ. Пензо-лозовская дорога оградитъ центральный плодородный районъ Имперіи отъ отвлеченія его продовольственныхъ избытковъ на югъ и юго-западъ; избытки эти, необходимые послѣднимъ, они получаютъ съ востока.

*) См. № 5394 „Южнаго Края“.

Въ этомъ отношеніи дорога можетъ служить регуляторомъ цѣнъ на хлѣбные продукты тѣхъ рынковъ, которые оказываютъ наибольшее вліяніе на нашъ заграничный отпускъ и на цѣны тѣхъ мѣстъ, въ которыхъ своего хлѣба не хватаетъ на годовичное продовольствіе населенія. Сибирская дорога на Самару и пензо-лововская при своемъ совмѣстномъ существованіи и дѣятельности исключили бы возможность такого чудовищнаго возвышенія цѣнъ, какимъ ознаменовался въ 1868, 1879 и 80 гг. неурожай въ Самарской губерніи. Вотъ этому доказательство. Неурожай въ центрѣ Россіи и Новороссіи не могутъ тѣмъ не менѣе удержать высокія цѣны на хлѣбъ, что видно въ настоящее время на настроеніи всѣхъ хлѣбныхъ рынковъ нашихъ. Хлѣбъ падаетъ неудержимо въ цѣнѣ; замѣчается это даже и въ мѣстахъ, гдѣ былъ совершенный неурожай. Явленіе это есть непосредственный результатъ урожая въ Самарскомъ районѣ. Между тѣмъ, неурожай въ послѣднемъ вызываетъ не только бѣдствіе мѣстнаго характера, но и общегосударственнаго значенія. Ослабить, и значительно ослабить, можно только при сокращеніи разстоянія между хлѣбными рынками юго-вост. и востока, съ одной и южн. и юго-западн. съ другой стороны. Г. Мусницкій изготавилъ три картограммы (по годамъ 1875—81), которыя наглядно доказываютъ размѣры кризиса, переживаемаго государствомъ вслѣдствіе неравномѣрнаго распредѣленія и исключительнаго направленія нашей желѣзнодорожной сѣти. Хотя до сихъ поръ наши дороги и строились, главнымъ образомъ, въ цѣляхъ стратегическихъ, и какъ бы подтверждая научное положеніе одного французскаго экономиста, обуславливающаго стратегическое значеніе желѣзной дороги ея экономической ролью,—но положеніе это не примѣнимо къ странѣ съ тысячными и болѣе разстояніями. И до сихъ поръ кратчайшій путь для Востока съ его постояннымъ громаднымъ запасомъ различнаго довольства къ юго-западной границѣ Россіи и Черному морю еще не существуетъ. Необходимость этого пути сознавалась и въ 1855 году и ясно сказала и въ послѣднюю войну. Удовлетворить эту потребность можетъ пензо-лововская дорога. Свобода севастопольскаго рейда отъ льда, а также и новороссійскаго, возможное важное значеніе перваго, какъ торговаго порта, кратчайшій путь отъ Чернаго и Азовскаго морей и главныхъ его портовъ къ единственному желѣзнодорожному мосту черезъ Волгу у Сызрани, дѣлаютъ пензо-лововскую дорогу важною и въ политическомъ отношеніи, какъ удобнѣйшій путь изъ Европы въ Азію. Помимо всего приведеннаго, пензо-лововская дорога облегчитъ и удешевитъ передвиженіе для двухъ сотъ тысячъ рабочихъ, ежегодно направляющихся на заработки въ районъ, пересѣкаемый дорогою. Переходя къ разсмотрѣнію собственно доходности дороги, г. Мусницкій съ цифрами и точными вычисленіями доказывалъ, что пензо-лововская дорога въ скорости, по открытіи эксплуатаціи, займетъ самое видное мѣсто въ средѣ доходнѣйшихъ дорогъ Имперіи. Не вспоминая производительность мѣстностей, по которымъ пройдетъ дорога, и степень ея необходимости для населенія, г. Мусницкій дѣлаетъ расчетъ будущей доходности дороги въ предположеніи, что въ производствѣ района принимаетъ участіе только 25% всей его площади, при чемъ уѣзды, входящіе въ районы уже существующихъ дорогъ, вовсе не приняты въ расчетъ. Экономическія изысканія даютъ такимъ образомъ слѣдующіе итоги доходности дороги: отъ пассажирскаго движенія—1.929,161 руб., грузовъ внутренняго сообщенія—83.500,795 пуд., транзитныхъ—6.000,000 пуд., каменнаго угля—10.000,000 пуд., багажа и поштучн. отправл. 1.055,875 пуд. и для потребн. дороги 10.002,000 пуд., итого 110.556,670 пуд. Тарифъ по дорогѣ предположенъ въ размѣрѣ $\frac{1}{12}$ до $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда-версты для хлѣбн. грузовъ, $\frac{1}{63}$ — $\frac{1}{100}$ —для каменнаго угля, всего сборъ дастъ 9.113,061 руб.; сборы, независящіе отъ движенія, опредѣлены въ 1.218,758 руб., такъ что весь валовой доходъ выразится въ суммѣ 12.260,980 руб., а на версту дороги 12,422 руб. Расходъ будетъ равенъ 6.130,490 руб. или 50% валоваго дохода. Наивысшая стоимость пензо-лововской дороги составитъ, по техническимъ изысканіямъ, 39.500,000 кредитн. рублей или 40,000 рублей на версту. Прибавляя къ этой суммѣ 40% всего строительнаго капитала, какъ наивысшую потерю при реализаціи, т. е. 15.800,000 руб. и 9.954,000 р. какъ % на весь капиталъ за время строенія дороги (3 года), номинальный капиталъ не будетъ превышать 65.254,000 руб. Далѣе, г. Мусницкій находитъ, что реализація $\frac{1}{3}$ акцій и $\frac{2}{3}$ облигацій и отчисленіе по сему 2.218,635 руб. на покрытіе процентовъ и погашеніе на 43.502,666 рублей облигаціоннаго капитала, дастъ въ остаткѣ 3.917,855 руб., которые, за всѣми отчисленіями въ запасный и оборотный капиталы дороги, доставятъ болѣе 15% дивиденда на всю сумму акціо-

нернаго капитала, простирающуюся до 21.751,333 рублей. Если даже допустить, доказывалъ г. Мусницкій, что пензо-лововская дорога будетъ лишь подвознымъ путемъ къ существующимъ дорогамъ, то и тогда, при половинномъ доходѣ дороги противъ исчисленнаго, чистый доходъ будетъ равенъ 4.600,000 руб. Не трудно, даже незнакому съ дѣломъ, замѣтить, что расчетъ этотъ почти невѣроятенъ. Всѣ попутныя земства и города указываютъ на минимумъ показанныхъ грузовъ, взятый для большой достовѣрности расчета доходности дороги. При этомъ надо еще имѣть въ виду и то, что черезъ Харьковъ на Чугуевъ открывается сообщеніе мѣстъ зимняго расквартированія войскъ харьк. воен. окр. съ Чугуевомъ, мѣстомъ лагернаго сбора войскъ всего округа. Послѣ сообщенія этихъ данныхъ и соображеній, г. Мусницкій перешелъ къ изложенію способа реализаціи акціонернаго капитала, составленія облигаціоннаго и различныхъ финансовыхъ комбинацій, возникшихъ по поводу реализаціи потребныхъ для сооруженія этой дороги капиталовъ въ средѣ заграничныхъ и русскихъ банкировъ.