

и не могло быть иначе. Пала лошадь — необходима замена. В лучшем случае несчастному владельцу уплачивается небольшая сумма «по соглашению». Но кто же согласится продать лошадь, прокормив её до весны, на «сибирки», на которые ничего не купишь, и которые с каждым днем падают всё ниже и ниже. Ясно, что сделка пахнет насилием. В худшем случае дело происходило ещё преступнее. Так же обстояло дело с приобретением фуража, мяса и хлеба. И если смотреть объективно, то нельзя обвинять войска, ибо перед ними стояла одна дилемма: или деликатничать и погибнуть, или упелеть самим пеной благосостояния нескольких деревень, случайно оказавшихся на пути. Очевидно, выбирать было не из чего. С одной стороны ставилось благосостояние, с другой — собственная шкура.

Частная коллекция И. О. Собенниковой. Машинописная копия.

М. В. Михеев, Г. Н. Шумкин

ВОПРОС ОБ ОБЬ-УРАЛО-БЕЛОМОРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, В СВЯЗИ С НОВЫМИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМИ ПОСЛЕДНЕГО ВРЕМЕНИ

Вторая половина XIX — начало XX вв. стали временем активного железнодорожного строительства. Железные дороги соединяли разрозненные регионы страны в единое пространство, связывали их с политическим и экономическим центром, с морскими портами, с границей, создавали условия для эксплуатации прежде «втуне лежавших» богатейших природных ресурсов, а также организации новых производств, задавали направление хозяйственного развития. В это время железная дорога стала маркером экономического развития — густота железных дорог (их протяженность на одну квадратную версту) стала столь же значимым показателем, как и объемы выплавки чугуна и добычи каменного угля на душу населения.

Одним из стратегически важных направлений строительства железных дорог было соединение Архангельска с Уралом или бассейном р. Обь. Существовавший с конца XIX в. путь из Сибири к Белому морю, организованный специально для того, чтобы исключить конкуренцию сибирского хлеба в Европейской России с хлебом местных производителей, направив его напрямую в Европу, был достаточно сложен. По Транссибу сибирские продукты

доставлялись в Челябинск, затем через Екатеринбург, Пермь, Вятку направлялись по железной дороге в Котлас, там перегружались на суда и сплавлялись по Северной Двине к Архангельску. Строительство прямого широтного пути от Архангельска прямо на восток до Северного Урала должно было не только избавить перевозчиков от необходимости перевалки грузов, но и, самое главное, открыть широкие возможности хозяйственного освоения Русского Севера, Северного Урала и Приобья; способствовать организации «правильной» эксплуатации тайги, освоения месторождений полезных ископаемых — каменного угля, графита, нефти, серы, золота, железных руд. Успехи мощнейшего Надеждинского комбината, возведенного на границе Северного и Среднего Урала в середине 1890-х гг., наглядно показывали перспективы развития горнозаводской промышленности Урала — всё дальше на север. Рассматривались самые разные последствия строительства дороги в Архангельск. В частности, по мнению А. Н. Митинского, ее возведение должно было ускорить минерализацию топливного баланса уральской металлургии. В конкурентной борьбе за лес металлургия должна была неизбежно проиграть, поскольку деловая древесина ценилась дороже дров, лучший лес заводы стали бы продавать лесоторговцам-экспортерам, а сами перешли бы, по примеру шведских металлургов, на использование менее ценного топлива (пни, ветки, хвоя) или, что более вероятно, стали бы активнее прокладывать пути к коксуемым углям Экибастуза и Кузбасса. По мнению чинов Лесного департамента, наоборот, активное заготовление деловой древесины в лесах Русского Севера (до 1 млн куб саж.) требовало утилизации отходов производства, вследствие чего уральские заводы получали дополнительный источник дров и древесного угля [2]. Идея соединения Белого моря (или Кольского полуострова) и бассейна р. Обь активно обсуждалась в начале XX в. [1; 3]. Самыми перспективными были два проекта — В. Н. Вольмана и А. А. Борисова. По проекту железнодорожного инженера В. Н. Вольмана «Обь-Урало-Беломорская» железная дорога должна была пройти от села Чемашевского на р. Оби, через Уральский хребет, Троицко-Печорск, Ухтинские нефтепромыслы, Пинегу до Архангельска. Против данного

проекта выступило земство Усть-Сысольского уезда, которое не устраивало то, что дорога должна была пройти в стороне (к северу) от Усть-Сысольска. В 1915 г. архангельский художник и полярный исследователь А. А. Борисов предложил другой проект: по его задумке железную дорогу следовало прокладывать южнее — от слияния Оби с Иртышем через Уральские горы, Усть-Сысольск на Котлас. В 1916 г., в связи с пуском Мурманской железной дороги, А. А. Борисов «удлинил» предложенный им маршрут от Котласа до станции Сорока данной дороги. По мнению А. А. Борисова, его проект обладал рядом преимуществ: во-первых, дорога должна была пройти по более лесистым и населенным районам; во-вторых, выход на Мурманскую трассу и незамерзающий Мурманский порт позволял интенсивно эксплуатировать дорогу в течение всего года, а дорога на Архангельск, по причине того, что Белое море замерзало, должна была простаивать, как минимум, по полгода. Однако Совет Министров России склонялся все-таки в пользу проекта Вольмана. 29 апреля 1916 г. проекты Вольмана и Борисова были рассмотрены во Втором департаменте Государственного Совета Российской империи, на котором ни один из них не был утвержден.

Публикуемый документ был выявлен в материалах, подготовленных для обсуждения названных проектов в Госсовете. Имя автора установить не удалось. Исходя из содержания документа, можно предположить, что он был подготовлен одним из сторонников первого проекта в ответ на критику А. А. Борисова. Документ публикуется по правилам современной орфографии с сохранением стилистических особенностей оригинала. Сокращения раскрыты в квадратных скобках. Заголовок взят из документа.

Список литературы

1. Голубев А. А. Проект трансполярной магистрали: история и современность // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. — 2020. — Т. 42. — № 2. — С. 42–50.
2. Новоченко В. А. Итоги железнодорожных изысканий в Северном районе. Север. Орган научного северного краеведения. Под общ. ред. Л. И. Андреевского, Н. В. Ильинского и Я. И. Кузьмина. Год издания 2-й. — Вологда, 1924. — № 1(5). — Январь-февраль. — 37 с.
3. Сенин А. С. Дорога к студеному морю // Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения. — 2019. — № 2. — С. 46–60.

Новые обстоятельства, создавшиеся за последнее время, сводятся вкратце к нижеследующим.

1. Якобы неудовлетворительность Архангельского порта, выяснившаяся во время войны.

2. Сооружение Мурманской дороги (Петрозаводск–Мурманский порт).

3. Разные предложения отдельных лиц по железнодорожному строительству, напр[имер], Котлас–Сорока–Мурман, Пермь–Котлас–Сорока–Мурман, Обь–Котлас–Сорока–Мурман и т[ак] д[алее].

1. Архангельский порт.¹ Нельзя отрицать, что Архангельский порт не в состоянии был выполнить тех задач, которые на него были возложены за последний год; но эта неудовлетворительная работа касается только импорта и объясняется не столько замерзаемостью порта или относительной краткостью его навигации, сколько отсутствием рациональной организации в деятельности порта и неудачностью примыкания существующей Вологодско–Архангельской железной дороги к Архангельску (дорога не доходит до Архангельского порта и конечная ее станция весной даже затопляется). Что касается способности Архангельского порта к вывозу, то она может считаться фактически безграничной и нисколько не сокращается, по отношению к главной категории грузов фактом замерзания порта. В течение последних 10 лет Архангельский порт исправнейшим образом вывозил все, что подавалось к нему водными путями и по водно-железнодорожным путям, а именно — от 40 до 50 миллионов² пудов лесных грузов (в том числе свыше 200 тысяч стандартов,³ то есть 33–34 миллионов пудов пиленого леса) и от 6 до 10 миллионов пудов хлебных грузов. Если же за время войны размеры экспорта из Архангельска сократились, то конечно, причиной этого были не естественные недостатки самого порта, а отсутствие свободных судов для перевозки коммерческих грузов (речных и морских), а также приостановка правильной перевозки частных грузов на железных дорогах. Поэтому с полной обоснованностью можно утверждать, что Архангельский порт после постройки к нему железной дороги вывезет даже без удлинения его навигационного периода все количество массовых грузов, которое будет ему предъявлено, не говоря уже о том, что навигационный период Архангельского порта может быть свободно увеличен до 8 и даже 9 месяцев, если примыкание новой дороги будет сделано рационально.

2. Мурманская железная дорога и Мурманский порт. Национальное, политическое и стратегическое значение Мурманской дороги не подлежит ни малейшему сомнению. Непонятно только, почему этот порт должен считать-

¹ Здесь и далее — подчеркнуто в тексте.

² Подчеркнуто вручную карандашом..

³ Стандарт — 165 кубических футов (4,67 м³) распиленной древесины различных пород, размеров и сортов.

ся специальным спасительным портом для Сибири. Он нужен вообще для России и по теперешним обстоятельствам Петроград, Москва, Киев и Ростов и т[ак] д[алее] нуждаются в нем гораздо более, чем Сибирь. Если же, однако, он выдвигается как специальный порт для Сибири и указывается необходимость соединения его новыми железнодорожными линиями именно с Сибирью, то очевидно, эта идея основывается уже на экономических соображениях. Но именно по этим экономическим соображениям заранее можно определить, что этот порт как отдаленный от Сибири, никогда не будет основным портом для вывоза массовых дешевых грузов, а всегда останется резервным, всегда будет, так сказать, способом страхования для вывоза; основным же портом для Сибири всегда будет и должен быть ближайший географический порт, т[о] е[сть] Архангельский. К сожалению, нет возможности рассчитывать на наличие практического, дешевого и удобного порта восточнее Архангельска, но если бы такой порт был, то, конечно, Сибирь стремилась бы к нему, как к более близкому.

При учете экономического значения Мурманского порта для Сибири, нужно считаться с весьма простым фактом: расстояние этого порта при самой короткой трассе каких бы то ни было спрямительных линий (вроде Сорока–Котлас, Сорока–Котлас–Пермь и т[ак] д[алее]) будет — от Омска 3250–3300 верст, от Ново-Николаевска почти 4000 верст, т[о] е[сть] значительно дальше чем до Петрограда и примерно в таком же расстоянии как от незамерзающих балтийских портов — Виндавы, Либавы. Эти расстояния именно и указывают, что Сибирь прямым железнодорожным соединением в Мурманске не будет устроена также, как не устроена она¹ и теперь.

3. Рассматривая новые обстоятельства, указанные выше в пункте 2,² надлежит сделать в главных чертах сравнение между тремя железными дорогами: а) Обь–Урало–Беломорская ж[елезная] д[орога], б) Котлас–Сорока–Мурман или Пермь–Котлас–Сорока–Мурман и в) Обь–Котлас–Сорока–Мурман (проект художника Борисова). При этом нельзя, прежде всего, не обратить внимания на то обстоятельство, что лишь первая из названных дорог может считаться проектом в смысле определенного предложения, остальные же проекты являются лишь предположениями, высказанными в газетных статьях.

При сравнении названных трех железнодорожных линий надлежит для краткости ограничиться рассмотрением их экономики по отношению к трем категориям грузов, а именно: к лесным, хлебным и горнозаводским. Все остальные соображения о грузах, вроде рыбы, меха, дичи и пр[очего] казальсь бы не стоит принимать во внимание.

Лесные грузы. Лесные грузы, конечно, наиболее чувствительны к железнодорожным расстояниям; фактические максимальные пробеги их по сети редко превышают 1200–1500 верст, конечно за исключением особо ценных

¹ «Она» — впечатано между над строкой.

² Исправлено вручную карандашом с «3» на «2».

лесов. Если взять линию непосредственного соединения Сибири с Мурманом, т[о] е[сть] Пермь–Котлас–Сорока, или Котлас–Сорока, то несомненно лесные грузы из Сибири не могли бы по этой линии вывозиться вследствие дальнего расстояния до Мурмана¹ [в] 3300–4200 верст (от Омска или Ново-Николаевска), ибо они вследствие такого же дальнего расстояния не вывозились и не могли вывозиться и до Балтийских портов. Но помимо этого чисто тарифного соображения, необходимо принять во внимание, что сибирские лесные массивы находятся в бассейнах Иртыша и Оби к северу от существующей Сибирской магистрали, т[о] е[сть] к низу по течению названных рек от пересечения их сибирской железной дорогой; таким образом, сплав этих лесов к сибирской магистрали невозможен, так как вывозить их со сотни и тысячи верст к железнодорожной станции против течения, очевидно немислимо.* Таким образом, непосредственное соединение существующих сибирских дорог с какими бы то ни было портами не даст никаких результатов для эксплуатации лесных богатств Сибири. Вот почему и возникла давно мысль о том, чтобы построить железную дорогу к какому-либо порту (конечно дешевлешему и ближайшему) от реки Оби и притом ниже слияния ее с рекой Иртышем, чтобы в одном пункте схватить сибирские лесные грузы всех водных бассейнов, подобно тому, как Волжские лесные грузы, сплаваемые по Волге, схвачены в Царицине и направляются в Ростов или Новороссийск. Теперь сравним две линии от Оби: Обь–Архангельск² и Обь–Котлас–Сорока–Мурман.³ Обь–Архангельск даст расстояние железнодорожных перевозок 1200 верст. Обь–Котлас–Мурман — около 2400 верст, т[о] е[сть] в первом направлении за пуд леса заплатят 12 коп[еек], а во втором — 24 коп[ейки]. Эта переплата, конечно, не оправдывается незамерзаемостью, т[о] е[сть] возможностью вывозить лесные грузы даже зимой, так как в большинстве случаев лесной груз является сезонным и сплошь и рядом лесопромышленники предпочитают пилить лес зимой, а отправлять только к весне, чтобы он просох, а значит стал легче весом и дешевле оплачивался бы тарифом. Если даже предположить, что лесные грузы по линии Обь–Котлас–Сорока–Мурманск⁴ могут быть оставлены в месте пересечения только что названной железной дороги с существующей Вологодско-Архангельской, то

¹ «До Мурмана» — впечатано между над строкой.

* Единственное исключение представляет часть лесных массивов Алтайского округа Кабинета Его Величества, которые находятся в верховьях Оби и Иртыша и могли бы сплаваться до существующей сибирской жел[езной] дор[оги], если бы дальнейшая отправка их от станций Омск или Новониколаевск к балтийским или северным портам была бы возможна была бы возможна по тарифным соображениям, т[о] е[сть] по дальности железнодорожного расстояния (прим. автора).

² Подчеркнуто вручную карандашом.

³ Подчеркнуто вручную карандашом.

⁴ «Мурманск» вписано вручную карандашом над строкой.

все же расстояние от Оби к Архангельску будет не 1200 верст, а около 1600¹ верст, т[о] е[сть] более удлиненное и ничем не оправдываемое. Кто же потеряет при переплате тарифа?² Очевидно землевладелец, т[о] е[сть] казна, так как благодаря удлинению расстояния к вывозному порту, будет или меньшая плата за лесной материал (попенная) или же сократится сам отпуск лесных материалов.

Только что высказанные соображения касаются сибирских лесов,³ но ведь не меньшее значение для севера новые железные дороги должны иметь для тех лесных массивов, которые они непосредственно пересекают, то есть для местных лесных грузов. В этом отношении линия Пермь–Котлас–Сорока–Мурманск⁴ ничего сколько-нибудь существенного не даст, так как она между Пермью и Котласом пересекает или Каму или Вятку с их притоками, то есть такие бассейны, из которых и по которым лесные грузы вывозятся на Волжские рынки, а засим пересекают притоки Двины (Луза и пр[очие]), т[о] е[сть] такие водные пути, по которым лесные грузы идут и всегда будут идти в непрерывном водном сообщении к Архангельску. Засим линия от Котласа до пересечения существующей линии Вологда–Архангельск пойдет параллельно к Двине и пересечет реку Вагу⁵ и ее притоки, то есть опять такие реки и бассейны, из которых лес идет и будет идти только водным путем к Архангельску. То же самое следует сказать и о линии Обь–Котлас, проектированной художником Борисовым: по переходе через Урал она войдет сначала в бассейн Камы, а потом в бассейн реки Вычелды.⁶ самого мощного притока реки Северной Двины, т[о] е[сть] опять будет идти параллельно тем путям или через те бассейны, которые неизменно отдают свои лесные грузы или волжским рынкам, или же Архангельску, непрерывным водным путем. Таким образом, обе названные линии будут конкурировать с водными путями, этой конкуренции, конечно, не выдержать и никаких новых объектов эксплуатации и экспорта в отношении лесных грузов не создадут. Совершенно иное положение линии Обь–Урало–Беломорской, принцип которой — пересекать те бассейны, эксплуатировать те леса, которые ныне совершенно не эксплуатируются по особым географическим условиям ее района. Так она пересечет реку Мезень, после слияния ее с рекой Вашкой и это будет первый крупный бассейн новой эксплуатации. Правда река Мезень впадает в Мезенский залив, и Мезенский порт кое-что вывозит леса, но этот вывоз крайне мал, благодаря полной непригодности этого порта. Его вывоз не превышает 1000000 пуд[ов] в год (6000 стандартов), между тем как бассейн Мезени может дать не менее 8 милл[ионов] пуд[ов]. Засим к востоку от Мезени Беломорская дорога пройдет бассейнами Ухтенского района, пересечет Ижму и далее пересечет

¹ Подчеркнуто вручную карандашом.

² Знак вопроса вписан вручную карандашом.

³ Подчеркнуто вручную карандашом.

⁴ Подчеркнуто вручную карандашом; «Мурманск» вписано вручную карандашом на полях.

⁵ Подчеркнуто вручную карандашом.

⁶ Подчеркнуто вручную карандашом.

Печору, т[о] е[сть] опять свежие бассейны, ныне не эксплуатируемые. Правда она захватывает здесь не весь бассейн реки Печоры и пересекает реку Печору в такой местности (около Троицка-Печорского), которая даст возможность утилизировать лес Печоры и ее притоков в количестве всего лишь 5000000 десятин.¹ между тем как лесные массивы всего бассейна Печоры могут исчисляться в количестве 10–12 миллионов десятин, но нужно сказать никакая магистральная дорога не может сразу обслужить весь бассейн Печоры, по особой конфигурации этой реки (которая напоминает собой латинское S² с очень крутыми заворотами). Однако, именно трасса Беломорской дороги как раз дает возможность схватить всю Печору, т[о] е[сть] все ее лесные массивы, находящиеся ниже Троицка-Печорского, постройкой небольшой лесовозной ветки от Беломорской дороги к Усть-Цильме.³ Эта линия входит в план тех особых железнодорожных ветвей (облегченных условий), которые предусмотрены в Уставе Беломорской ж[елезной] д[ороги]. Засим далее Обь-Беломорская дорога пересекает Уральские лесные массивы, ныне совершенно не эксплуатируемые и, наконец, пересекает реки Северную Сосьву и Лозьву, которые также дадут новые лесные грузы. Таким образом, только Обь-Урало-Беломорская жел[езная] дор[ога] и дает казне как единственному лесовладельцу на севере возможность утилизации новых лесов, то есть дает доходы от таких лесных площадей, которые ныне лежат втуне, и как раз эта дорога не конкурирует с водными путями, использует эти водные пути как естественные подъездные пути к⁴ железной дороге. По этому поводу необходимо обратить внимание на то, что именно трасса Обь-Урало-Беломорской ж[елезной] д[ороги] была специально согласована с мнениями и интересами Министерства земледелия, т[о] е[сть] Лесного ведомства. Это последнее определяет минимальные доходы от эксплуатации новых лесов, обслуживаемых новой Беломорской жел[езной] дор[огой] в 6000000 руб[лей] в год. Конечно, эта цифра составлена с чрезмерной осторожностью, между прочим потому, что Министерство земледелия расстояние гужевого подвоза непосредственно к железной дороге или к⁵ сплавленным рекам определяет в среднем в 5 верст, между тем как оно ныне даже для уральских районов определяется уже в 10 верст, и таким образом самая площадь лесов, входящих в район влияния дороги исчислена Министерством с излишней осторожностью.

Хлебные грузы. Сравнительное достоинство трех рассматриваемых дорог и для этих грузов определяется разностью тарифных расстояний по железным дорогам Обь–Архангельск 1200 верст, Обь–Котлас–Мурман⁶ около 2400 верст и Ново-Николаевск — Мурман через Пермь–Котлас–Сорока —

¹ Подчеркнуто вручную карандашом.

² «S» вписано вручную карандашом.

³ Подчеркнуто вручную карандашом.

⁴ «К» впечатано над строкой.

⁵ «К» впечатано над строкой.

⁶ Подчеркнуто вручную карандашом.

4000 верст.¹ Вряд ли переплаты по большим железнодорожным расстояниям по сравнению с Архангельском, могут показаться теми выгодами, которые дает незамерзаемый порт, так как минимальная переплата при направлении Обь–Котлас–Мурман, по сравнению с Архангельском, могут покрываться теми выгодами, которые дает незамерзаемый порт, так как минимальная переплата при направлении Обь–Котлас–Мурман, по сравнению Обь–Архангельск, все-таки будет не менее 12–13 коп[еек], т[о] е[сть] превысит вдвое те переплаты по процентам и складочной операции, которые для некоторых случаев отправок будут иметь место в Архангельске. Но независимо от только что сказанного нужно принять во внимание, что базировать какие бы то ни было новые железнодорожные линии для обслуживания Сибири исключительно или преимущественно на хлебных грузах было бы ошибочно, так как Сибирь по чисто торговым условиям будет стремиться вывозить часть² своих хлебов на³ южные порты, для чего и проектируется Южно-Сибирская дорога и другие дороги, сближающие Сибирь с азовскими и черноморскими портами. Во всяком случае, однако, Обь–Урало–Беломорская дорога даст для сибирского хлебного района несомненно большее улучшение, чем какая бы то ни было трасса из указанных выше.

Уральские горнозаводские грузы. Из трех перечисленных выше линий, линия Пермь–Котлас–Мурман никакого непосредственного отношения к интересам горнозаводского Урала не имеет; равным образом и линия художника Борисова Обь–Котлас–Мурман также ничего не дает для уральского горнозаводского района, между тем Обь–Урало–Беломорская, проходя о восточному Уралу, обслуживает огромные рудные богатства Северного Урала, ныне совершенно не эксплуатируемые. Можно, конечно, возразить, что и проекту художника Борисова можно присоединить для специальных Уральских целей, восточноуральский участок, т[о] е[сть] соединить эту линию после перехода через Урал с Богословской жел[езной] дор[огой] и тогда те же самые рудные богатства будут введены в эксплуатацию. Однако это не есть решение всего вопроса для Урала. Урал нуждается не только в рудах, но и в древесном горючем, а, конечно, заранее можно сказать, что древесное горючее будет получаться дешевле и в большем количестве при⁴ той железной дороге, которая наиболее удачно разрешает вопрос об эксплуатации леса. Согласно изложенному в свое время, мы знаем, что Обь–Урало–Беломорская ж[елезная] д[орога] будет вводить в эксплуатацию большее количество леса и значит будет давать большее количество негодных отбросов и древесного угля, чем какая бы то ни было другая железная дорога. Таким образом, трасса Обь–Урало–Беломорской дороги как бы ставит все леса нашего севера, ныне

¹ Подчеркнуто вручную карандашом.

² Часть» впечатано над строкой.

³ «На» впечатано над строкой.

⁴ «При» впечатано над строкой.

пропадающие даром, между двумя рынками-потребителями: экспортным и уральским. а это, конечно, вполне обеспечивает более интенсивную эксплуатацию лесов, т[о] е[сть] переход от выборочной рубки к массовой и сплошной. Наконец Уральский Горнозаводской район нуждается также в коротком экспортном пути, так как хотя теперь надлежит думать, что страна сама будет потреблять металл в больших количествах, нежели до войны, но несомненно Урал может дать на вывоз значительное количество высококачественного металла, т[о] е[сть] конкурировать с Швецией, а для этого нужно дать кратчайшую дорогу к тем заводам уральским, которые дают наибольшее количество, т[о] е[сть] к Надеждинскому (25% всей выплавки чугуна на Урале) и тем новым заводам, которые, несомненно, будут построены с проведением восточноуральского участка Беломорской ж[елезной] д[ороги].

Не касаясь других второстепенных грузов, надлежит указать еще одно соображение. Линия Пермь–Котлас–Мурман не освободит существующей Пермской дороги в участке Пермь–Екатеринбург и участке Екатеринбург–Тюмень, которые, как указало последнее время, не должны быть обременены новыми перевозками, между тем линия Надеждинский завод — Архангельск именно освобождает весь участок Екатеринбург–Пермь–Вятка; если же принять во внимание, что с¹ сооружением Урало–Беломорской дороги неизбежно будет построена линия Верхотурье–Тюмень (которая безусловно нужна и по местным соображениям и в интересах дорог Пермской горнозаводской, Богословской и Северовосточно-Уральской (Тавдинской)), — то освобождается тогда и весь участок Тюмень–Вятка.

Соединение Обь-Урало-Беломорской железной дор[оги] с Мурманской железной дор[огой]. Этот вопрос не входит в проект предпринимателей Обь-Урало-Беломорской ж[елезной] д[ороги], так как те специальные задания, которые возлагаются на Обь-Беломорскую дорогу исполняются удовлетворительно уже примыканием к² Архангельскому порту, но необходимо принять во внимание, во-первых, что правительством уже решено продлить существующую Вологдо-Архангельскую дорогу за город Архангельск к Архангельскому порту и остается лишь вопрос с выбором места для постройки моста через Северную Двину, и с другой стороны правительство проектирует линию для казенной постройки Котлас–Сорока. Таким образом создается такая конфигурация железных дорог в районе Двинской и Онежской губы Белого моря, при которой неизбежно предпрещается соединение Архангельска с одним из ближайших пунктов Мурманской дороги, напр[имер] [в] Сороки или к юго-востоку от Сороки, и тогда Обь-Урало-Беломорская дорога будет иметь выход на Мурманскую дорогу, при этом именно по ее трассе выход на Мурман будет самым кратчайшим по сравнению с другими железными дорогами и тогда, если вообще Мурман мог бы иметь особое экономическое значение для Сибири, то как раз только через посредство Обь-Урало-Беломорской железной дороги.

¹ «С» впечатано над строкой.

² «К» впечатано над строкой.

С другой стороны, если указанное соединение было бы сделано, то Обь-Урало-Беломорская железная дорога ничего не теряя и ничего не приобретая, питала бы Мурманскую дорогу, дефицитность которой пока не подлежит сомнению. Само собой разумеется, что предприниматели Обь-Урало-Беломорской дороги очень охотно возьмут на себя постройку и эксплуатацию названной соединительной линии, но вряд ли они могут рассчитывать получить этот соединительный участок и отнять его как доходный от убыточной Мурманской дороги. Нельзя, наконец, не сказать, что указанное соединение архангельского района с сорокинским районом (в той или иной комбинации) не только даст кратчайший выход Сибири к Мурману, но одновременно соединит все беломорские порты: Архангельск, Онегу, Сумский посад, Сороку, Кемь и т[ак] д[алее].

Что касается, наконец, соображений о стоимости постройки Обь-Урало-Беломорской ж[елезной] д[ороги], то, конечно, есть основание думать и ожидать перерасходов против тех исчислений, которые были своевременно сделаны; но ведь финансовые результаты этих перерасходов будут перекрываться и теми изменениями тарифов, которые уже утверждены правительством. Засим самая постепенность осуществления предприятия, предусматриваемая уставом, гарантирует возможную бережливость постройки. При этом, однако, названная постепенность несколько не ослабляет значения дороги для казенных лесных доходов. В самом деле, как только железная дорога дойдет от Архангельска до реки Мезени (230 в[ерст]), так сейчас же немедленно начнется вывоз лесов из бассейна названной реки, т[о] е[сть] получатся казенные доходы от леса, и засим буквально каждая новая верста дороги к востоку будет уже служить новым источником доходов для казны и вместе с тем удешевлением самой постройки вследствие собственных доходов от перевозок о началам временного движения. Те же самые явления, но с прибавлением доходов от руды, будут иметь место и¹ при постройке дороги к северу от Надеждинского завода, начиная даже с 75[-й] версты, где уже подготовлен к эксплуатации так называемый Самский рудник,² и далее на 175 и 200 верст, где имеются огромные залежи магнитных железных руд.

*Центр научно-технической информации и библиотек ОАО «РЖД»
Собрание документов. Урало-Беломорская железная дорога.
О сооружениях. Л. 92–97 об. Подлинник. Машинопись.*

¹ «И» впечатано над строкой.

² Самский рудник был организован в 1912 г. (по другим данным — в 1908 г.) на железорудных месторождениях, открытых на севере Богословского горного округа в долине р. Сама в 1895 — 1898 гг.