

281113  
33  
Д-632

# ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

ПО ВОПРОСУ

№ 95  
86

о соединеніи Саратова съ Южными морскими  
портами.

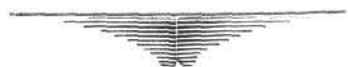
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія А. Э. Винке, Екатерингофскій просп. 15.  
1913.

# ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

ПО ВОПРОСУ

о соединеніи Саратова съ Южными морскими  
портами.



ской

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія А. Э. Винке, Екатерингофскій просп. 15.

1913.

## ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА

### по вопросу о соединеніи Саратова съ Южными морскими портами.

Вопросъ о сооруженіи южно-сибирской магистрالی имѣеть такое громадное экономическое значеніе для Россіи, что безъ сомнѣнія правительство рѣшить его въ самомъ недалекомъ будущемъ. Мѣры, принимаемыя правительствомъ для заселенія свободныхъ земель уже теперь даютъ благіе результаты--безлюдныя степи покрываются селами и хуторами, ирригаціонныя работы превращаютъ безводныя пустыни въ плодороднѣйшіе оазисы въ родѣ Голодной степи, а улучшеніе путей сообщенія, на что ни Правительство, ни законодательныя палаты, не жалѣютъ средствъ, вызываютъ развитіе сельскаго хозяйства и промышленности, избытокъ произведеній которыхъ за удовлетвореніемъ мѣстныхъ нуждъ и ближайшихъ рынковъ будетъ искать новыхъ рынковъ и въ Европейской Россіи и за границей. Отъ цѣлесообразности избранія тѣхъ или иныхъ путей выхода этихъ избытковъ зависятъ расходы и условія сбыта, а слѣдовательно и благосостояніе миллионовъ производителей. Въ цѣлесообразности избранія этихъ выходовъ заинтересованы не только производители, но и Правительство, такъ какъ на немъ лежитъ обязанность созданія наилучшихъ условій сбыта, а созданіе такихъ условій часто стоитъ государству большихъ денегъ. Такимъ образомъ вопросъ, подлежащій рѣшенію комиссіи, имѣеть не узко мѣстное, а громадное государственное значеніе, и я позволяю себѣ представить гг. членамъ комиссіи тѣ соображенія, которыя, по моему мнѣнію, должны быть приняты во вниманіе при выборѣ направленія дороги отъ Саратова, являющагося послѣднимъ этапомъ сибирской магистрالی къ морскимъ портамъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что при выборѣ того или иного направленія дороги отъ Саратова должно принимать во вниманіе не только настоящее, но и будущее и не только тѣ мѣстные грузы, подсчетъ которыхъ представленъ въ пояснительныхъ запискахъ предпринимателей и мѣстныхъ общественныхъ организацій, но и тѣ десятки и сотни миллионовъ пудовъ грузовъ, которые дадутъ—подъемъ сельскаго хозяйства и промышленности въ мѣстахъ, черезъ которыя пройдетъ новая желѣзная дорога, а также и сибирскія магистрالی и вотъ съ точки зрѣнія не узко мѣстной, а общихъ и государственныхъ интересовъ, я позволю себѣ войти въ оцѣнку направленій дорогъ отъ Саратова, руководствуясь для этого данными Министерства Торг. и Пром., помѣщенными въ законопроектахъ объ улуч-



шении портовъ, отчетами Начальниковъ портовъ, заключеніями Биржевыхъ Комитетовъ, Създовъ углепромышленниковъ Юга Россіи и Воронежскаго порайоннаго Комитета.

Изъ пояснительной записки къ вопросу о сооруженіи линіи Саратовъ—Мюллерово, составленной Воронежскимъ порайоннымъ Комитетомъ, видно, что на эту дорогу поступитъ хлѣба изъ Саратовской губ.—13 м. п., и изъ Области Войска Донскаго—23,75 м. п., скота 82.000 шт., грузовъ всѣхъ категорій, кромѣ хлѣбныхъ,—5.430.000 п. не считая угля, камня, фосфоритовъ и проч., и что линія эта можетъ расчитывать на 60.160.000 п. всякаго рода грузовъ отправления и прибытія, а всего съ транзитными 90.073.000 п. и скота 82.000 шт. Всѣ вышеозначенные грузы будутъ отправляемы на Ростовъ. Кромѣ того Комитетъ находитъ, что мука изъ Саратова пойдетъ черезъ Ростовъ въ Азіатскую Турцію и порты Средиземнаго моря и что доставка хлѣба въ Ростовъ будетъ имѣть мѣсто не только со станцій новой дороги, но и изъ Заволжскихъ дорогъ, изъ Уральской области и Сибири, При этихъ условіяхъ количество грузовъ, имѣющихъ поступить въ Ростовъ по дорогѣ Саратовъ—Мюллерово далеко превыситъ указанное выше количество грузовъ.

Въ какой же степени Ростовскій портъ можетъ принять эти грузы и отправить ихъ за границу.

Порайонный Комитетъ въ запискѣ своей говоритъ, что Ростовскій узелъ и Ростовскій портъ постоянно испытываютъ затрудненія въ перевалкѣ грузовъ на суда. На самомъ же дѣлѣ положеніе Ростовскаго порта и узла таково—грузооборотъ Ростовскаго порта въ 1910 г. былъ 117.218.000 п. въ томъ числѣ до 100 милліоновъ пуд. хлѣба, изъ коихъ 30% поступило съ рѣки, а остальное количество изъ района вліянія юго-восточныхъ и Владикавказской ж. д. Хотя Ростовская набережная имѣетъ 1040 пог. саж., но изъ этого протяженія 43 пог. саж. отведено для импортной торговли, 46 пог. саж. для рыбной торговли, 40 пог. саж. для лѣсной торговли, 225 пог. саж. для срочно-пассажирскихъ пароходныхъ сообщеній и только около 500 пог. саж. занимаетъ хлѣбная пристань, на которой грузится весь хлѣбъ, поступающій съ желѣзныхъ дорогъ и гужемъ и около 40% хлѣба, поступающаго съ рѣки, то есть около 70 мил. пуд. Такимъ образомъ на 1 пог. саж. набережной приходится около 140.000 пуд. при нормальной пропускной способности 1 пог. саж. набережной въ 60.000 п. въ годъ. Зерно грузится при исключительно неблагоприятныхъ условіяхъ, ибо баржи становятся для погрузки въ 3,4 даже 5 баржъ въ рядъ, причемъ одновременно грузятся до 30 баржъ. Наблюдается переполненность не только линіи причала, но и портовой территоріи, на которой расположено 39 каменныхъ амбаровъ, вмѣстимостью 7.300 п. до 7.800 п. въ зависимости отъ рода зерна, но этихъ амбаровъ недостаточно, ими пользуется только 25% экспортируемаго зерна, а до 50% хлѣба поступающаго съ желѣзныхъ дорогъ и гужемъ и 25% поступающаго съ рѣки складываются подъ открытымъ небомъ въ бунтахъ. Дальнѣйшее устройство магазиновъ невозможно за недостаткомъ мѣстъ. На этой же зерновой пристани въ періоды наименьшаго поступленія хлѣба грузится до 3 мил. пуд. антрацита.

Нахичиванская набережная, имѣющая 507 пог. саж., устроенная для укрѣпленія берега и приспособленная въ 1907 г. для грузовыхъ операций, не имѣетъ причальныхъ приспособленій и служитъ для лѣсной торговли и для

погрузки на баржи до 3—4 м. п. зерна, при предположенномъ Правительствомъ удлинении Ростовской набережной на 648 пог. саж. (до соединенія съ Нахичиванской), каковая работа исчислена въ 1.953.765 руб. подъ вывозъ зерна предположено отвести до 1.000 пог. саж. набережной и при этомъ работа 1 пог. саж. набережной будетъ въ 70.000 пуд., что для существующаго экспорта также превышаетъ норму нарузки.

Главными недостатками Ростовскаго порта являются—мелководье подходовъ къ порту, большія колебанія уровня воды въ зависимости отъ вѣтровъ, неотвѣчающая грузообороту длина причальной линіи, малая емкость складовъ, слабое оборудованіе порта рельсовыми путями и крайняя загроможденность Ростовскаго желѣзнодорожнаго узла. Недостатокъ пріемной способности ст. Ростовъ-Пристань вынуждаетъ часто прекращать адресованіе вагоновъ на Ростовъ и переадресовывать ихъ на Новороссійскъ. По даннымъ Воронежскаго порайоннаго Комитета въ 1908 году было переадресовано въ Новороссійскъ 3.275 вагоновъ. Въ 1909 году съ 1-го сентября по 1-ое ноября было закрыто въ направленіи на Ростовъ 23 станціи, всего на 621 день или въ среднемъ на станцію по 27 дней, но несмотря на это и на принятія экстренно мѣры, сильно поднявшія на ст. Ростовъ-Пристань оборотъ вагоновъ, оставалось непогруженными остатковъ грузовъ въ вагонахъ, адресованныхъ въ Ростовъ 16-го августа—19 вагоновъ, 1 сентября—124 ваг., 16 сентября—10.219 ваг., 1 октября—9.516 ваг., 16 октября—8.294 ваг. и 1 ноября—5.968 ваг. Вслѣдствіе закрытія станцій въ 1909 г. не было доставлено въ Ростовъ хлѣба, по подсчету Воронежскаго порайоннаго Комитета, около 12 мил. пуд. и кромѣ того было переадресовано въ другіе порты около 2½ мил. пуд. Но вышеизложеннымъ не исчерпываются недостатки и неудобства Ростовскаго порта.

Нарузка хлѣба съ желѣзной дороги и съ воды производится въ паровыя и буксирныя баржи и ими доставляется хлѣбъ на заграничныя пароходы, стоящіе на открытомъ Таганрогскомъ рейдѣ. На это въ среднемъ требуется для паровой баржи, емкостью 30—50 тыс. пуд. при благопріятныхъ условіяхъ и тихой погодѣ 44 часа:

нарузка баржи въ Ростовѣ . . . . .	12 час.
пробѣгъ на Таганрогскій рейдъ . . . . .	10 „
нарузка на заграничный пароходъ . . . . .	10 „
обратный пробѣгъ . . . . .	12 „

Буксирныя же баржи требуютъ на пробѣгъ большаго времени. Средняя стоимость погрузки съ желѣзной дороги на заграничный пароходъ 1 пудовою четверти обходится при благопріятныхъ условіяхъ:

Пріемка съ вагона и нарузка на рейдовую баржу . . . . .	16,9 к.
Портовой сборъ . . . . .	3,5 „
Попудный и др. сборы . . . . .	5 „
Страховка . . . . .	5 „
Средній годовой фрахтъ на Таганрогскій рейдъ . . . . .	17,13 „
Перегрузка на морской пароходъ при благопріятныхъ условіяхъ . . . . .	2,5 „
Прочіе расходы . . . . .	5 „

Итого . . . . . 55,2 к.

Общая переплата на накладныхъ расходахъ и фрахтахъ въ Ростовскомъ порту по сравненію съ глубокими портами 4,18 коп. и болѣе на 1 пудъ зерна. Затѣмъ фрахтъ на заграничные порты изъ Таганрога значительно выше, чѣмъ изъ другихъ южныхъ портовъ, благодаря операціямъ на открытомъ рейдѣ (въ 1909 г. фрахтъ на Лондонъ для пшеницы былъ изъ Ростова 7,7, изъ Новороссійска—7,41, Николаева—5,8 и Одессы—5,73).

Такимъ образомъ и въ отношеніи накладныхъ расходовъ, потери времени на погрузочныя операціи и риска порчи хлѣба (храненіе въ бунтахъ подъ открытымъ небомъ) нельзя признать выборъ Ростова для выхода массовыхъ грузовъ удачнымъ. Мы могутъ возразить, что Правительство озабочено улучшеніемъ порта — увеличеніемъ причальной линіи и углубленіемъ подхода къ Ростову, а Владикавказская дорога имѣетъ соорудить на средства дороги особую гавань на лѣвомъ берегу Дона у ст. Зарѣчной съ набережной въ 400 пог. саж., но Мин. Торг. и Промышл. увеличиваетъ причальную линію въ расчетѣ даже не на полное удовлетвореніе существующаго грузооборота, а гавань Владикавказской дороги приметъ хлѣбные грузы до 13 мил. пуд., тяготящіе къ Ростову, но отправляемые въ другіе порты, благодаря перегруженности Ростовскаго порта. Министерство Путей Сообщенія приступило къ шлюзованію Сѣвернаго Донца и по заключенію этого Министерства въ Ростовъ поступитъ угольныхъ грузовъ съ Сѣв. Донца 40 мил. пуд., а Сѣздъ углепромышленниковъ Юга Россіи опредѣляетъ количество угля, могущаго поступить съ Сѣв. Донца въ Ростовъ въ 80 мил. пуд. и для этого груза Мин. Торг. и Пром. находитъ нужнымъ отнестъ 170 пог. саж. новой набережной. Кроме того проектируемое продолженіе до Ростова Сѣверо-Донецкой дороги по направленію Льговъ-Родаково-Ростовъ по предварительнымъ подсчетамъ дастъ новыхъ хлѣбныхъ грузовъ до 10 мил. пуд. Въ виду этого къ окончанію намѣченныхъ Правительствомъ работъ по расширенію и улучшенію Ростовскаго порта онъ будетъ въ такой же мѣрѣ, какъ и нынѣ и даже больше перегруженъ ближайшими, тяготящими къ нему мѣстными грузами. Если допустить постройку желѣзной дороги Саратовъ—Мюллерово, то Сибирскіе грузы естественно пойдутъ по кратчайшему, а слѣдовательно и болѣе дешевому пути на Ростовъ и дороги отъ Саратова до Мюллерово и отъ Мюллерово до Ростова будутъ имѣть громадный заработокъ, но съ другой стороны производители—земледѣлецъ и промышленникъ понесутъ большіе убытки отъ высокихъ накладныхъ расходовъ и фрахтовъ и благодаря неблагоприятнымъ условіямъ Ростовскаго порта рискуютъ или порчей своего продукта, или переправкой его, конечно съ новыми расходами въ другіе порты, въ конечномъ же результатѣ отъ такого направленія грузовъ и удовлетворенія желанія предпринимателей—построить дорогу Саратовъ—Мюллерово пострадаетъ Государственная казна, ибо Правительство вынуждено будетъ придти на помощь земледѣльцу и промышленнику и поставить экспортъ въ нормальныя условія, на что потребуются многомилліонныя затраты.

Соединеніе Саратова съ Мариуполемъ, безъ значительныхъ расходовъ Правительства, также не улучшить положеніе экспорта не только сибирскихъ, но и грузовъ, положенныхъ въ основу исчисленія грузооборота проектируемой дороги по слѣдующимъ соображеніямъ.

Мариупольскій портъ единственный глубоководный въ Азовскомъ морѣ.



Грузооборотъ его растеть очень быстро, такъ въ 1890 году—18.633 тыс. пуд., въ 1900 г.—60 мил. пуд., въ 1910 г.—119,9 мил. пуд., а въ 1911 г.—122.45 мил. пуд. Въмѣстѣ съ тѣмъ пропускная способность его далеко ниже дѣйствительной потребности. Длина причальныхъ линій—1150 пог. саж., изъ которыхъ—560 п. с. отведены для угля и руды, 195 пог. саж.—для хлѣба, 135 п. саж. для металлическихъ издѣлій, 50 пог. саж. для иностранныхъ товаровъ, остальная часть для пассажирскаго пароходства и кабатажа и общаго пользованія товаровъ краткосрочнаго храненія.

Экспортъ главныхъ товаровъ въ настоящее время—угля до 70 мил. пуд., хлѣба—до 30 мил. пуд., металлическихъ издѣлій—до 12 мил. пуд. и руды до 3 мил. пуд.

На 1 пог. саж. набережной приходится въ годъ нагрузки и выгрузки руды и угля—125 т. пуд., хлѣба 154 тыс. пуд. и металлическихъ издѣлій—90 т. пуд., что при нормальной работѣ 1 погон. саж. набережной въ 60 т. пуд. является значительной перенапряженностью причальной линіи.

Такъ какъ на пространствѣ 195 пог. саж. набережной, отведенныхъ подъ экспортъ хлѣба, можетъ стоять только 4 парохода, то нагрузка хлѣба на пароходы производится и у набережной и на рейдѣ съ помощью лихтеровъ.

Складочныхъ помѣщеній недостаточно и устроены онѣ примитивно. По сообщенію начальника порта до 300 тыс. пуд. зерна складываются въ портѣ въ бунты на открытомъ воздухѣ, подвергаясь подмочкѣ и порчѣ. Накладные расходы для хлѣба, хранящагося одинъ мѣсяць въ амбарахъ равны 2,7 коп. на пудъ, накладные же расходы на весь остальной хлѣбъ, вслѣдствіе недостатка длины глубокой причальной линіи и удобныхъ складочныхъ помѣщеній, по отзыву Начальника порта достигаютъ 4 и болѣе копѣекъ съ пуда.

Наибольшій размѣръ хлѣбныхъ залежей въ направленіи Мариуполь по даннымъ Мин. Торг. и Пром. достигъ 15-го августа 1910 г. 464 вагона.

Министерство Торг. и Пром. находитъ, что „погрузка зерна производится въ настоящее время въ Мариупольскомъ портѣ при такихъ условіяхъ, какія не могутъ быть терпимы въ сколько нибудь благоустроенномъ портѣ, нагрузка же угля ставится въ такія рамки, при которыхъ всякое дальнѣйшее развитіе дѣятельности порта становится почти невозможнымъ“. Съѣздъ Горнопромышленниковъ Юга Россіи много разъ обращалъ вниманіе Правительства на совершенную перегруженность Мариупольскаго порта. Выполняемое нынѣ Правительствомъ улучшеніе порта сильно отстаетъ отъ тѣхъ требованій, какія предъявляются порту со стороны промышленности. Предложенныя Правительствомъ работы по расширенію и углубленію порта (удлиненіе набережной до 2249,5 пог. саж., устройство новаго угольнаго бассейна и углубленіе его, оборудованіе порта рельсовыми путями и перегрузочными механизмами), каковыя обойдутся по плану портостроительства въ 11.309.500 руб., рассчитаны согласно заключенію Совѣщанія, бывшаго въ 1911 г. при отдѣлѣ портовъ на 260 мил. пуд. нынѣ существующихъ и тяготящихся къ Мариуполю грузовъ, изъ коихъ минеральнаго топлива 180 мил. пуд., хлѣба—50 мил. пуд., металлургическихъ грузовъ—10 мил. пуд. и прочихъ—20 мил. п., грузы же, могущіе поступить съ дороги Саратовъ—Мариуполь и Сибирскіе въ расчетъ не принимались.

Такимъ образомъ ясно, что и Мариупольскій портъ, подобно Ростовскому,

не въ силахъ принять и отпустить 90.073 тыс. пуд. грузовъ, исчисленныхъ Воронежскимъ порайоннымъ Комитетомъ, которые поступятъ въ него съ новой дороги и направленіе этихъ грузовъ на Мариуполь, давая доходъ предпринимателямъ, поставятъ въ печальное и безвыходное положеніе и производителей и вынудятъ государственную казну нести громадныя затраты на улучшеніе экспорта. О другихъ портахъ Азовскаго моря я не буду говорить, такъ какъ они поставлены въ отношеніи проектируемыхъ грузовъ въ еще болѣе худшія условія.

Неблагоприятными условіями мореплаванія въ Азовскомъ морѣ являются: 1) колебанія уровня воды въ морѣ, въ зависимости отъ направленія и силы вѣтровъ, доходяція до 14 футовъ и 2) его замерзаемость. Навигация въ Азовскомъ морѣ продолжается въ среднемъ 240—250 дней (на Таганрогскомъ рейдѣ въ 1905 году она продолжалась 9 мѣсяцевъ и 6 дней, а въ 1908 г.— 7 мѣсяцевъ и 7 дней), въ остальное же время грузы могутъ пользоваться лишь Новороссійскомъ, о которомъ какъ о конечномъ портѣ для экспорта новыхъ грузовъ я считаю долгомъ сказать нѣсколько словъ.

Грузооборотъ Новороссійска въ 1910 г. былъ 106.256 т. п., изъ коихъ главныхъ—хлѣба 67,9 м. п. и нефти 17 м. пуд., 98% этихъ грузовъ съ Владикавказской жел. дор. Устроенной причальной линіи 1.406 п. с. для причала 12 пароходовъ. Всѣхъ складочныхъ помѣщеній на 16.156 т. п., изъ нихъ для хлѣба на 14.284 т. п., въ томъ числѣ оборудованныхъ механической передачей—элеваторъ емкостью въ 2.627 т. п. и 14 каменныхъ амбаровъ на 3.996 т. п., затѣмъ имѣется 54 деревянныхъ амбара на 7.556 т. п. и 3 желѣзныхъ на 441 т. п., но этихъ помѣщеній недостаточно и съ 1908 г. часть хлѣба складывается въ бунты, причемъ въ 1911 году количество хлѣба въ бунтахъ достигло 7.481 т. п. Хлѣбъ грузится на пароходы не только механическимъ путемъ, но и въ ручную, такъ—по отчету Начальника порта въ 1911 году изъ общаго количества вывезенныхъ 72.349 т. п. хлѣба нагружено механическими путями 34.877 т. п. и въ ручную 37.471 т. п. Накладные расходы отъ вагона до погрузки въ трюмъ Биржевой Комитетъ исчисляетъ въ среднемъ отъ 3½ до 4 коп. на пудъ. Главная дѣятельность Новороссійскаго порта зимою, когда замерзаетъ Азовское море, но и тогда Нордъ-Остъ (бора) препятствуетъ нормальному функционированію порта. По отчету Начальника порта въ 1911 году тихихъ спокойныхъ дней было 238, въ остальное же время былъ Нордъ-Остъ, доходившій до 28 метровъ-секундъ. Предположены работы по улучшенію порта въ расчетѣ на отпускъ 110 м. п. хлѣба, а именно—1) увеличеніе приѣмной способности станціи съ 500 до 1500 вагоновъ въ сутки, 2) увеличеніе складочныхъ помѣщеній до 23.206 т. п. и 3) удлиненіе причальной линіи до 1.846 п. с. для причала 24 пароходовъ. Если эти предположенія будутъ осуществлены, то все же этотъ портъ не въ силахъ будетъ принять всѣ грузы съ проектируемыхъ дорогъ.

При рѣшеніи вопроса о направленіи грузовъ съ новой дороги на Новороссійскъ нельзя упускать изъ виду главнаго—что Новороссійскій портъ оборудованъ Владикавказскими жел. дор. и слѣдовательно судьба новыхъ грузовъ и благосостояніе производителей и экспортеровъ будетъ въ рукахъ Правленія и общества Владикавказской жел. дор., а въ какой степени это допустимо можетъ судить каждый. Обращу лишь вниманіе на то, что если бы



Новоросійскій портъ имѣлъ преимущества сравнительно съ другими портами Азовскаго моря, представлялъ экспортерамъ удобства и выгоды, то зачѣмъ Владикавказской жел. дор. нести затраты на постройку новой гавани въ Ростовѣ. Не цѣлесообразнѣ ли было использовать всѣ выгоды Новоросійска въ свою пользу.

Если сопоставить расходы по перевозкѣ грузовъ отъ Саратова къ портамъ Азовскаго и Чернаго морей, накладные расходы въ портахъ и фрахты до Лондона, то мы увидимъ, что особо большой разницы въ итогѣ между ними нѣтъ. Такъ, провозъ одного пуда пшеницы отъ Саратова до Лондона

черезъ Филоново-Лихую-Новоросійскъ 1232 . . . . .	31,50 к.
черезъ Филоново-Лихую-Ростовъ 807 в. . . . .	32,48 „
по магистрали Сар.—Алекс. черезъ Мариуполь 1.002 в. . . . .	30,27 „
по магистрали Сар.—Алекс. черезъ Николаевъ 1.298 в. . . . .	30,96 „

Разница отъ 1 до 2 коп. на пудѣ. Конечно это приблизительно, такъ какъ накладные расходы и фрахты величина непостоянная и колебанія часто значительны въ ту или другую сторону даже въ сосѣднихъ портахъ въ зависимости отъ многихъ причинъ. Столь малая разница объясняется тѣмъ, что если разстояніе отъ Саратова до портовъ Азовскаго моря ближе и провозъ дешевле, зато портовые расходы и фрахты въ нихъ большіе и обратно—если до Николаева и Херсона разстояніе и больше и провозъ дороже, зато портовые расходы и фрахты ниже. Эта разница съ избыткомъ окупается тѣмъ, что производитель и экспортеръ могутъ во всякое время безъ особыхъ расходовъ использовать наилучшую конъюнктуру мірового рынка и поставить на него свой продуктъ въ нужный моментъ, а не держать его въ замерзшемъ или перегруженномъ портѣ, подвергая подмочкѣ и порчѣ и неся излишніе расходы. Наконецъ нельзя упустить изъ виду и того, что мы живемъ въ вѣкъ трестовъ, синдикатовъ и стачекъ, а при наличіи ихъ необходимо вызвать здоровую конкуренцію между портами, что и можетъ быть сдѣлано только дорогой Саратовъ—Александровскъ, по которой можно доставить продукты въ любой портъ во всякое время и воспользоваться создавшейся въ немъ благопріятной для экспортера и производителя конъюнктурой.

Такимъ образомъ надо придти къ выводу, что правильное рѣшеніе даннаго вопроса будетъ въ томъ, чтобы ставить производителя и экспортера въ такія условія, при коихъ онъ можетъ направлять свои произведенія и грузы въ тотъ портъ, который въ данное время по своимъ условіямъ нагрузки, накладнымъ расходамъ и цѣнамъ на продукты наиболѣе выгоденъ, каковому условію въ наибольшей степени изъ всѣхъ проектируемыхъ дорогъ отвѣчаетъ дорога Саратовъ—Александровскъ, такъ какъ она даетъ возможность направлять грузы во всѣ порты Азовскаго и Чернаго морей, не вынуждая Правительство вкладывать десятки милліоновъ рублей въ какой-нибудь одинъ портъ для приведенія пріемной и пропускной способности его въ соотвѣтствіе съ количествомъ грузовъ. Этотъ выводъ подкрѣпляется еще слѣдующими соображеніями—Южно-Сибирскій хлѣбъ, какъ „сыромолотный“, нуждается въ подмѣшиваніи сухого хлѣба южно-русскихъ портовъ, экспортъ такого хлѣба наиболѣе благопріятенъ и выгоденъ въ періодъ болѣе низкой температуры, а именно въ теченіе ноября—марта и для поднятія расцѣнки сибирскаго хлѣба

надо дать ему прямой выходъ къ портамъ, нагрузка коихъ не прекращается и зимой, Азовскіе же порты, въ самый важный для экспорта сибирскаго хлѣба періодъ, замерзають и навигація въ этомъ морѣ въ теченіи 3 — 4 мѣсяцевъ прекращается; направленіе продуктовъ къ портамъ Азовскаго моря изъ-за опасенія задержки ихъ на всю зиму, должно быть пріостанавливаемо на нѣкоторое время раньше начала ноября. Съ другой стороны вывозимая изъ Херсона и Николаева пшеница-улька, воздѣлываемая въ Херсонской и Таврической губ. — легковѣсна и для формированія партій, требующихся Средиземными рынками, нуждается въ подмѣси сѣверной тяжеловѣсной пшеницы и на эту пшеницу въ этихъ портахъ есть большой спросъ и расцѣнивается она по болѣе высокой цѣнѣ, чѣмъ мѣстная. И теперь уже, при отсутствіи прямого транзитнаго пути, были случаи экспорта сибирскаго хлѣба изъ Мариуполя и изъ Николаева. Изъ пояснительной записки Воронежскаго порайоннаго Комитета видно, что въ 1909 г. со станціи участковъ Камышинъ-Балашовъ, Саратовъ-Ртищево и Пенза-Балашовъ было отправлено въ Николаевъ болѣе 6 мил. пуд. хлѣба, въ Новороссійскъ—250 тыс. пуд. и въ Ростовъ—365 тыс. пуд.

Дорога Саратовъ—Александровскъ важна Херсонской губерніи и г. Херсону потому, что можетъ дать работу рѣчному каботажу нижняго Днѣпра и способствуетъ развитію его, ибо безъ сомнѣнія во время навигаціи часть грузовъ съ дороги Саратовъ—Александровскъ пойдетъ къ морю болѣе дешевымъ воднымъ путемъ, а съ закрытіемъ навигаціи—казенными желѣзными дорогами, давая имъ заработокъ, а съ другой стороны эта дорога дастъ возможность фабрикамъ и заводамъ, нынѣ поставляющимъ земледѣльческія машины и орудія на сибирскіе рынки, отправлять ихъ въ Сибирь болѣе прямымъ и дешевымъ путемъ, что удешевитъ ихъ стоимость и будетъ способствовать развитію этихъ производствъ.

Въ заключеніе имѣю честь доложить, что вопросъ о сооруженіи магистрали отъ Саратова въ юго-западномъ направленіи для соединенія Сибири и Заволжья съ портами Чернаго и Азовскаго морей всесторонне разсматривался уже 29 марта 1913 г. въ Центральномъ Комитетѣ по регулированію массовыхъ перевозовъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и Комитетъ высказался за принятіе направленія этой магистрали отъ Саратова до Александровска.

Членъ Государственной Думы, Херсонскій Городской Голова и  
Старшина Херсонскаго Биржевого Комитета

25 Ноября 1913 г.  
С.-Петербургъ.

281113



Н. Блажновъ.



№ 5558  
1  
50  
№ 5558  
1  
50  
№ 5558  
1  
50