



**Данное издание оцифровано
в Воронежской областной
универсальной научной библиотеке
им. И.С. Никитина**

394018, г. Воронеж, пл. Ленина, 2 / ул. Орджоникидзе, 36

Понедельник— четверг 9.00-20.00

Суббота, воскресенье 12.00-20.00

Пятница -выходной

<http://vrnlib.ru>

<http://vk.com/vounb>

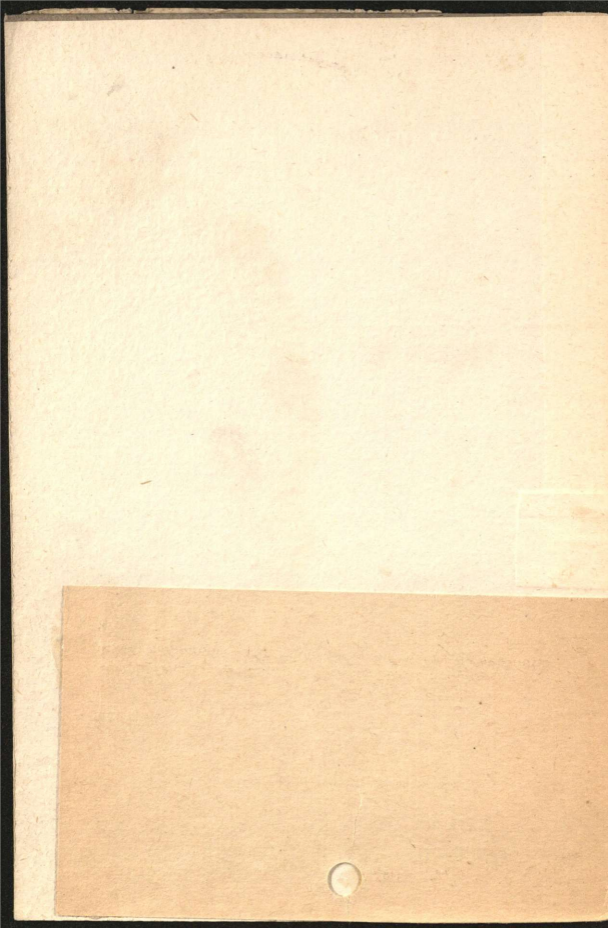
e-mail: vounb@mail.ru

+7 (473) 255-05-91

К 9(с)
К 61

Коломенкин Д.Н.

Заявление земледельца
Воронет, губ. Бобровского
уезда.



~~AP 54~~

g(c136)

~~№ 11~~
~~3~~ ~~Ворон~~ ~~3~~

K 9(0)
K 61

№ 44

992

ЗАЯВЛЕНИЕ

Землевладѣльца Воронежской губерніи, Вобровскаго уѣзда,

Александра Николаевича Коломенкина

150278

По желѣзно-дорожному дѣлу.



ПРОВЕРЕНО

ВОРОНЕЖСКАЯ
ОБЛ. БИБЛИОТЕКА
ВОРОНЕЖЬ

Губернская Типографія.
1879.

200 00

ЗАВѢЩЕНІЕ

Александръ Николаевичъ Кошаринъ

Воронежской губерніи

Печатано съ разрѣшенія Г. Начальника Воронежской губерніи.

По мѣрѣ уменьшенія количества

ВОРОНЕЖСКОЕ
ОБЩЕСТВО
ВОРОНЕЖСКОЕ

ПРОСЕРЬЕНО

Воронежская Типографія
1912

Въ Высочайше учрежденную Подкоммисію по изслѣдованію желѣзно-дорожнаго дѣла южнаго района

Землевладѣльца Воронежской губерніи, Бобровскаго уѣзда, Александра Николаевича Коломенкина.

Громадная задача, возложенная на Высочайше учрежденную Коммисію, по изслѣдованію желѣзно-дорожнаго дѣла, рѣшающее вліяніе этого дѣла на весь экономическій бытъ Россіи, обязываютъ каждаго русскаго, сколько нибудь знакомаго съ этимъ предметомъ, сообщить все, что можно вывести изъ практики или постоянныхъ наблюденій по этому дѣлу.

Занимаясь преимущественно земледѣліемъ и испытавъ на сколько успѣхъ его зависитъ отъ вліянія желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ земскій гласный, имѣя случай провѣрять мои взгляды какъ въ уѣздныхъ, такъ и въ губернскихъ собраніяхъ, — я считаю себя обязаннымъ представить вниманію Подкоммисіи южнаго района тѣ выводы, которые мнѣ пришлось сдѣлать изъ моей личной практики и наблюденій въ окружающемъ районѣ.

Ознакомившись съ трудами Высшей Коммисіи, вполнѣ убѣждаешься, что этотъ рѣшительный вопросъ нашелъ, наконецъ, достойныхъ, безпристрастныхъ дѣателей; что полнота матеріаловъ, добытыхъ трудами Коммисіи вполнѣ раскрываетъ всю неурядицу какъ въ смыслѣ эксплуатаціи, такъ и въ административномъ управленіи большинства нашихъ дорогъ, такъ что всякая прибавка свѣдѣній въ этомъ отношеніи будетъ только повтореніемъ уже извѣстнаго Подкоммисіи, и если бы принять задачу Коммисіи въ смыслѣ изслѣдованія только безпорядковъ на существующихъ уже желѣзныхъ дорогахъ, то и сказать было бы нечего; но такъ какъ

цѣлю самаго Высочайшаго учрежденія настоящей Комиссiи было: „поставить желѣзныя дороги въ положеніе, которое бы исполнѣе удовлетворяло требованіямъ торговли и промышленности“, и въ самыхъ инструкціяхъ, данныхъ Подкомиссiямъ, десятая глава состоитъ преимущественно изъ вопросовъ, относящихся къ цѣлесообразному направленію дорогъ съ требованіями и естественнымъ тяготѣніемъ произведеній данной мѣстности, — а потому я осмѣливаюсь высказать мой взглядъ на эту сторону дѣла. Мнѣ кажется, что исправленіе только безпорядковъ на существующихъ дорогахъ не приводитъ къ результатамъ, которыхъ желалось бы достигнуть, — т. е. чтобы желѣзныя дороги способствовали добычѣ естественныхъ богатствъ въ нашемъ богатомъ отечествѣ; что бы онѣ сокращали наши огромныя пространства и время, потребное для передвиженія нашихъ тяжеловѣсныхъ грузовъ, и главное, что бы онѣ помогли развить нашу заграничную торговлю, съ помощью которой единственно мы можемъ поправить наше финансовое положеніе.

При этомъ взявъ за основаніе: 1-е) что главнѣйшій источникъ нашего богатства состоитъ въ нашихъ черноземныхъ земляхъ и ископаемыхъ металахъ и каменномъ углѣ; 2-е) что масса нашего народонаселенія преимущественно земледѣльцы; 3-е) что самыя плодородныя мѣстности лежатъ къ востоку и юго-востоку Россіи и онѣ сравнительно мало населены; 4-е) что мѣстности эти находятся въ огромныхъ разстояніяхъ отъ конечныхъ пунктовъ сбыта своихъ произведеній; 5-е) что главные изъ этихъ пунктовъ для всей южной, юго-восточной и восточной половины Россіи группируются въ портахъ Чернаго моря; 6-е) что главные наши промыслы — земледѣліе, добыча металловъ и каменнаго угля — по естественнымъ условіямъ не могутъ быть передвигаемы къ желѣзнымъ путямъ; 7-е) что произведенія наши преимущественно состоятъ изъ предметовъ тяжеловѣсныхъ, массивныхъ и нецѣнныхъ, для которыхъ каждый излишній $\frac{1}{10}$ тарифа уже обременителенъ, и подвозъ которыхъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ поглощаетъ громадные расходы и время, и 8-е) что максимумъ благотворнаго (развивающаго земледѣліе и всякую промышленность) влияния каждой дороги ограничивается 50-тиверстнымъ райономъ съ каж-

дой стороны, а далѣе вліяніе становится обратнымъ; на этихъ основаніяхъ мы должны требовать отъ желѣзныхъ дорогъ: 1-е) что бы онѣ проходили чрезъ плодородныя, хотя бы и малонаселенныя мѣстности, давая, такимъ образомъ, доступъ рабочимъ къ природнымъ богатствамъ, и возможность вводить машинную обработку земель тамъ, гдѣ рабочихъ силъ мало (въ этомъ требованіи, благодаря исключительному положенію нашего обширнаго преимущественно земледѣльческаго отечества, мы не можемъ руководиться примѣромъ другихъ странъ Европы: тамъ каждая густонаселенная мѣстность имѣетъ свою какую либо фабричную дѣятельность и, слѣдовательно, имѣетъ что отправить или получить; у насъ же густое населеніе обуславливаетъ бѣдность, отхожія промыслы и потребление на собственное продовольствіе всёхъ своихъ произведеній, а слѣдовательно, и отсутствіе всякой даже внутренней торговли); 2-е) что бы тѣ мѣстности, которыя заключаютъ въ себѣ вышесказанныя богатства, были покрыты возможно густой сѣтью дорогъ, дабы отнимать у производства какъ можно менѣе рабочихъ силъ на подвозы грузовъ; 3-е) что бы желѣзныя дороги доставляли произведенія этихъ мѣстностей прямо къ тѣмъ пунктамъ сбыта, къ которымъ онѣ тяготеютъ, не возя ихъ окольными путями и не обременяя чрезъ то тарифомъ. Въ настоящемъ же мы видимъ, что всё густонаселенныя и сравнительно малоплодородныя мѣстности внутри Россіи уже покрыты дѣйствительной сѣтью дорогъ; къ востоку же и къ юговостоку, въ самыя плодороднѣйшія и малонаселенныя губерніи, какъ-то: Тамбовскую, Пензенскую, Саратовскую, Воронежскую желѣзныя дороги входятъ только расширяющимися радіусами, — эти радіусы на протяженіи 500 и болѣе верстъ, нигдѣ не связанные между собой, должны вести произведенія этихъ губерній зачѣмъ-то на западъ, когда онѣ естественно тяготеютъ къ югу. Такимъ образомъ, этимъ-то богатѣйшимъ по силамъ природы губерніямъ, производящимъ исключительно продукты для заграничной торговли, и не дано прямого выхода къ пунктамъ отправки, т. е. въ Черное море. Тамъ нѣтъ сѣти; тамъ только основы сѣти расходящіяся другъ отъ друга на 250 верстъ разстоянія, которыя, понятно, всегда будутъ существовать на счетъ правительства и всегда подавлять общее развитіе страны. Единственный выходъ для этихъ

губерній представляет Воронежско-Ростовская линия, на которую Тамбовская и Саратовская губернии могут попасть, поднявшись сначала къ западу на Козловско-Воронежскую дорогу и затѣмъ повернувъ круто почти къ югу-востоку, но и то затѣмъ онѣ пойдутъ туда, какой это путь и куда ведетъ онъ?

Я считаю не лишнимъ распространиться какъ о сооруженіи, такъ и эксплуатаціи Воронежско-Ростовской дороги, — при изслѣдованіи ея Подкомиссія изводитъ рассмотреть, гдѣ, по какимъ мѣстностямъ проведена эта дорога, какъ проведена? Возможна ли по ней доставка грузовъ? Отвѣчаетъ ли она чѣмъ нибудь хотя одному изъ вышепоставленныхъ требованій? Подкомиссія рѣшить, возможно ли было выбрать мѣстность безплоднѣй и непроезжей этой? Возможно ли больше искривить линію и тѣмъ увеличить разстояніе, а слѣдовательно, и тарифъ? Возможна ли при подобныя подъемы отправка тяжелыхъ поѣздовъ? И, наконецъ, Подкомиссія не оставитъ своимъ вниманіемъ тотъ конечный пунктъ, къ которому ведетъ дорога черезъ тотъ портъ, который суждено нашимъ товарамъ выходить въ Европу, это — Ростовъ! При осмотрѣ и изслѣдованіи способовъ его отправки, при сравненіи заграничныхъ фрактовъ и страховыхъ премій до него и до другихъ портовъ Чернаго моря, срокъ его навигаціи, его географическое положеніе, наконецъ, случайность и зависимость его Биржи — все это убѣдитъ Подкомиссію, что это не тотъ естественный центръ нашей черноморской торговли, къ которому сами собой тяготеютъ произведенія лучшей части Россіи, а просто невольный выходъ изъ безвыходнаго положенія.

Ростовъ, какъ торговый пунктъ, образовался еще тогда, когда юго-восточная часть Россіи не имѣла другаго пути отправки, кромѣ Дона, а восточная часть — кромѣ Волги; затѣмъ, при проведеніи стратегической линіи на Кавказъ, и Ростовъ былъ захваченъ на ея пути; но совершенно ошибочно было бы думать, что Ростовъ можетъ представлять дѣйствительный портъ нашей заграничной торговли.

И такой-то дорогѣ какъ Воронежско-Ростовская, и такому рѣчному порту какъ Ростовъ предоставлено имѣть рѣшающее

вліяніе на всю торговлю и промышленность всей юго-восточной части Россіи.

Вліяніе Воронежско-Ростовской дороги быстро отразилось въ странѣ; направляясь отъ Воронежа она не захватила ни одного городка, ни торговаго мѣстечка Воронежской губерніи, и, перейдя на правую сторону Дона, въ мѣстности менѣе плодородныя, оставила въ сторонѣ громадныя районы богатѣйшихъ земель; и въ силу неизбѣжнаго закона, выраженаго въ 8-мъ пунктѣ принятыхъ мною основаній, увлекая за собой капиталы и торговлю, она заставила эти земли сократить ихъ воздѣлываніе до minimum'a. Вотъ для сравненія фактъ: земли Бобровскаго уѣзда одного и того же владѣльца, графа Орлова-Давыдова, послѣ открытія Воронежско-Ростовской дороги, чрезъ пять лѣтъ на арендныхъ торгахъ, публикованныхъ по всей Россіи, получили слѣдующую разцѣнку: тѣ, которыя находятся въ 25 верстахъ отъ дороги, получили 30% надбавки; за тѣ же, которыя начинаются отъ ней въ 70 верстахъ, на торгахъ было предложено на 50% ниже прежней цѣны, да и то желающихъ разобрать всю не оказалось. Вотъ уже два года, какъ она лежитъ безъ производства. И въ замѣтъ этой потери, Воронежско-Ростовская дорога ничѣмъ не смогла вознаградить нашу общую экономію; она не могла оживить проходими ея мѣстности, во-первыхъ, потому, что онѣ естественно безсильны, а во-вторыхъ, и потому, что ея собственная несостоятельность выразилась въ одинъ пріемъ. Въ 1873 году (кажется этотъ фактъ уже извѣстенъ Комисіи) земледѣльцы, рѣшившіеся вывезти едва ли $\frac{1}{3}$ своихъ произведеній, до того завалили Воронежско-Ростовскую дорогу, что, только по особенному настоянію Господина Министра Путей Сообщенія, попорченные товары были доставлены, вмѣсто Декабря и Января, въ Мартъ и Апрѣль мѣсяцахъ. Этотъ жестокой урокъ былъ настолько тяжелъ для многихъ, что едва ли когда забудется.

Вмѣстѣ съ тѣмъ развивающееся земледѣліе сѣвернаго Кавказа тогда еще начало выражать свое вліяніе на торговлю Ростова: близость доставки къ нему хлѣбовъ и, наконецъ, открытіе Владикавказской дороги теперь положили конецъ нашей конку-

ренция и довершили падение нашей торговли, — и вотъ уже три года, какъ мы не видимъ здѣсь ни одного покупателя изъ Ростова, тогда какъ до открытія Ростовской дороги здѣсь постоянно находилось нѣсколько иностранныхъ конторъ хлѣботорговцевъ.

Такимъ образомъ, тогда еще опытный глазъ могъ предвидѣть то обидное вліяніе, которое подарилъ нашу страну эта дорога, и еще въ 1874 году земства всѣхъ южныхъ уѣздовъ Воронежской губерніи заговорили о необходимости прямого пути къ Черному морю. Въ то же время и Военное Министерство, сознавая все затрудненіе въ провіантѣ для Харькова, какъ главнаго военнаго пункта на югѣ, признало необходимымъ соединить его съ черноземными губерніями, чтобы имѣть на случай войны возможность притянуть туда массы всевозможнаго провіанта, не задерживая тѣмъ движенія войскъ по прочимъ стратегическимъ линіямъ. Съ этой цѣлью тогда же были произведены Министерствомъ Путей Сообщенія изысканія и составленъ проектъ дороги отъ Борисоглѣбска къ Харькову, связывающей между собой четыре дороги, именныя: Призе-Царицынскую, Воронежско-Ростовскую, Харьковско-Балтскую и Харьковско-Лозово-Севастопольскую; вислѣдствіи оны были дополнены отъ Борисоглѣбска на сѣверо-востокъ чрезъ Сердобскъ (Саратов. губ.) на Пензу, присоединяя, такимъ образомъ, еще двѣ дороги — Тамбовско-Саратовскую и Моршанско-Сызранскую, пересѣкая въ вышеозначенныхъ пунктахъ и становящуюся какъ цѣлительная вѣтвь для всѣхъ ихъ, такъ и самостоятельной линіей, расширяющей для всей средней черноземной полосы районъ сбыта произведеній, давая доступъ къ главнымъ портамъ Чернаго моря и чрезъ то возможность разивать, а не сокращать, какъ теперь, нашего производства.

Понятно, какъ былъ встрѣченъ такой проектъ земледѣльцами и шестью городами, чрезъ которые оны проходятъ: — оны возбуждали самыя свѣтлыя надежды, обѣщая, наконецъ, избавить насъ отъ дѣловой и угнетающей оцепи Ростова. Въ томъ же году въ уѣздныхъ земскихъ собраніяхъ было рѣшено просить пра-

150978

вительство скорѣе сооружеи этой линіи, отъ нѣкоторыхъ изъ нихъ были отправлены депутаціи. Въ 1875 году вопросъ былъ перенесенъ въ губернское собраніе и въ началѣ 1876 года была отправлена депутація отъ цѣлой губерніи. Господинъ Военный Министръ подтвердилъ совершенную необходимость этой линіи для военныхъ цѣлей. Вслѣдъ за тѣмъ наступившая война, благодаря тому, что театръ сраженій былъ за границей, и только отчасти показало этотъ огромный пробѣлъ. Во время мобилизаціи войска возили изъ означенныхъ губерній на Гриви, Орель, Курскъ, Харьковъ и въѣзго 200—400 верстъ, дѣлали 1800, шрекрашая по всѣмъ тѣмъ линіямъ товарное движеніе; а при оборонительной войнѣ, какова была въ 1854 г., недостатокъ этой дороги могъ страшно тяжело отозваться на военныхъ операціяхъ. Прошло еще около трехъ лѣтъ, а неотразимая нужда промышленности все ярче и ярче была въ глаза, требуя выхода въ югу. Этими пользовались аферисты, создавая новые, и безобразнѣйшіе проекты. Одинъ изъ нихъ, появившійся въ концѣ прошлаго года (отъ Воронежа на Харьковъ), такъ ловко былъ обставленъ, что увлекъ отъскользко уѣздныхъ земствъ и заставилъ ихъ тратить безплодно земскія деньги на изысканія, въ виду чего губернское земство боясь допустить новую ошибку въ направленіи дороги, снова послало своихъ уполномоченныхъ повторить свою просьбу объ осуществленіи просимой дороги. Господа Военный Министръ и Министръ Финансовъ сообщили, что дорога эта признана въ числѣ нужнѣйшихъ. Но что когда она будетъ построена, неизвестно. Оно и сказать не оная минне вывазкы въ ввнутренн. иqvотъ, квозвздо -одн. Такимъ образомъ, парализованная дѣятельность лучшихъ ибъстностей Россіи, предоставлена нестепенному замиранію. Десятками лѣтъ создаваемые сельскія хозяйства разрушаются; старое движеніе торговли нарушено и потому не дана настоящая организація — и громадная машина желѣзныхъ дорогъ Россіи, незаконченная въ своихъ мелкихъ деталяхъ, разворагетъ страну и сама существуетъ на счетъ правительства.

По моему мнѣнію, какъ большія рѣки не могутъ существовать безъ притоковъ, такъ и всѣ 500 и 600 верстныхъ артерій желѣзныхъ дорогъ, протянутыхъ къ востоку и юго-востоку, не

ВОРОНЕЖСКАЯ
ОБЛ. БИБЛИОТЕКА

могут существовать без связи между собой, без регулярного питания. Возьмем хотя бы исследуемую Воронежско-Ростовскую линию. Она, не отвѣчая ни одному изъ вышепоставленныхъ требованій, т. е. проходя тамъ, гдѣ возить нечего, и далеко минуя мѣстности, загруженныя своими произведеніями — она вынуждаетъ эти мѣстности доставлять хлѣба за 70—100 вер. не тогда, когда они готовы или когда ихъ требуютъ, а тогда, когда рабочія руки освободятся, а потому ей приходится работать порывами, работать три—четыре мѣсяца въ году свыше силъ своихъ и въ самое неудобное время года — въ зиму; а остальные 8 мѣсяцевъ эти силы должны бездѣйствовать. И отсюда главное зло для промышленности. Хлѣба, отправляемые съ такими затрудненіями и затратами, могутъ попасть только въ Ростовъ, который и безъ того загруженъ уже хлѣбами сѣвернаго Кавказа; одновременный приливъ такой массы хлѣба портитъ цѣну и даетъ полный произвольный эксплоаторамъ и аферистамъ дѣлать, что имъ угодно. Поэтому я осмѣливаюсь замѣтить, что предполагаемое Комиссіей устройство запаснаго парка подвижнаго состава едва-ли приведетъ къ желаннымъ результатамъ. И совершенно другой порядокъ установился бы при проведеніи поперечной линіи отъ Борисоглѣбска на Харьковъ; по ней изъ плодороднѣйшихъ мѣстностей Воронежской, Тамбовской и Саратовской губерній движеніе хлѣбовъ можетъ начинаться съ Августа мѣсяца, потому что земледѣльцы въ 30 даже 40 верстахъ могутъ подвозить къ станціямъ свой хлѣбъ исподволь, иногда своими средствами. Такимъ образомъ, товары, поступаая на главныя линіи рано и регулярно, могутъ быть увозимы безъ задержки до снѣжныхъ заносовъ. Кроме того и главное, отправитель могъ бы сообразоваться какъ съ урожаемъ, окружающимъ извѣстный портъ, такъ и съ настоящимъ приливомъ къ нему хлѣбовъ и отправлять свой хлѣбъ туда, гдѣ его меньше, т. е. въ Ростовъ, Севастополь, Николаевъ или Одессу (были случаи, когда въ Одессѣ долгое время стояла цѣна на пшеницу до 15 руб., а у насъ въ Воронежской губерніи нието не хотѣлъ купить и за 5 руб.); тогда и Севастопольская линія, нынѣ совершенно бездѣйствующая, получила бы и показала свое значеніе. И русскіе хлѣба, избавившись отъ безконечныхъ перевозокъ и перегрузокъ, выхода прямо въ море, гото-

внекъ отправокъ во великое время года, не пролеживая по вѣскольکو мѣсяцевъ то на платформахъ станцій, то въ магазинахъ Ростова (пока онъ стоитъ во льду); конечно, могли бы возвратитъ свое утерянное мѣсто на рынкахъ Европы.

Что бы не оставлять сомнѣнія во всемъ вышесказанномъ, какъ въ личномъ мнѣніи одного человѣка, я имѣю честь представить при этомъ нѣсколько записокъ, въ разное время принимаемыхъ земскими собраніями, и представляемыхъ правительству: въ одной изъ нихъ находится подробное сравненіе значенія Севастополя и Ростова, какъ пунктовъ черноморской торговли; въ другой подробное описаніе производительности одной небольшой части этого района, который будетъ прорѣзывать проектируемая дорога; въ третьей — скатый очеркъ настоящаго положенія Воронежской и соседнихъ съ нею губерній по отношенію къ желѣзнодорожному дѣлу, и сравненіе съ правительственнымъ проектомъ параллельнаго ему проекта князя Голлицина отъ Воронежа на Харьковъ.

Изслѣдовавъ всѣ эти подробности, Подкомиссія южнаго района получить прямой отвѣтъ на 2 и 6 параграфы X главы инструкцій, данныхъ Подкомиссіямъ, что направление какъ Воронежско-Ростовской также, быть можетъ, и Тамбовско-Саратовской, причисленной къ тому же району, дороги, не отвѣчаетъ естественному тяготѣнію своихъ районовъ, и что исправить это можно только проведеніемъ новой линіи, которая если начнется отъ Пензы, какъ проектировало Министерство Путей Сообщенія, и оканчиваясь въ Харьковѣ, будетъ для шести дорогъ и богатѣйшей питательной вѣтвью и самостоятельной линіей, для которой, въ свою очередь, всѣ тѣ дороги могутъ быть въ извѣстномъ случаѣ тоже питательными вѣтвями. Тѣмъ же несообразнымъ направленіемъ всѣхъ трехъ волженскихъ дорогъ къ сѣверо-западу можно отчасти объяснить замѣченное въ томъ же параграфѣ 6 преимущественное движеніе грузовъ къ сухопутнымъ границамъ Россіи: такъ какъ въ вышеупомянутыхъ губерніяхъ производится въ большинствѣ случаевъ хлѣба собственно для заграничной торговли — пшеница, ленъ; то, не имѣя возможности проникнуть къ югу и при непостоянной торговлѣ балтійскихъ портовъ, они поневолѣ

идуть къ западнымъ границамъ. Если ко всему вышесказанному добавить, что въ тѣхъ губерніяхъ при настоящемъ порядкѣ отправки возблывается только $\frac{1}{4}$ часть ихъ могучихъ земель, то будетъ ясно, какое движеніе производительности дастъ прямой путь къ Черному морю, и какой новый и богатый источникъ получить экономія Россіи.

Затѣмъ, я считаю необходимымъ предупредить Подкомисію, что подтвержденіе вышеизложеннымъ соображеніямъ и указаніямъ могутъ дать только землевладѣльцы, арендаторы и вообще земледѣльцы, но никакъ не торговцы, потому что всякій лишний выходъ для сбыта произведеній освобождаетъ производителя отъ тяжелаго давленія аферистовъ и перекупщиковъ, что, конечно, противорѣчитъ видамъ послѣднихъ. Такъ, навѣрно можно сказать, что Подкомисія услышитъ много жалобъ на безпорядки Ростовской дороги какъ отъ воронежскихъ, такъ и отъ ростовскихъ торговцевъ; но ни слова о необходимости проведенія новой линіи, которая, дѣйствительно, вырветъ изъ подъ ихъ опеки производительность богатой страны, которую они теперь жестоко эксплуатируютъ. Поэтому приходится крайне сожалѣть, что въ составы Подкомисій приглашаются только представители торговли, а не земледѣлія или какой либо мѣстной производительности, такъ какъ взгляды этихъ двухъ категорій на общее развитіе экономіи во многомъ различны.

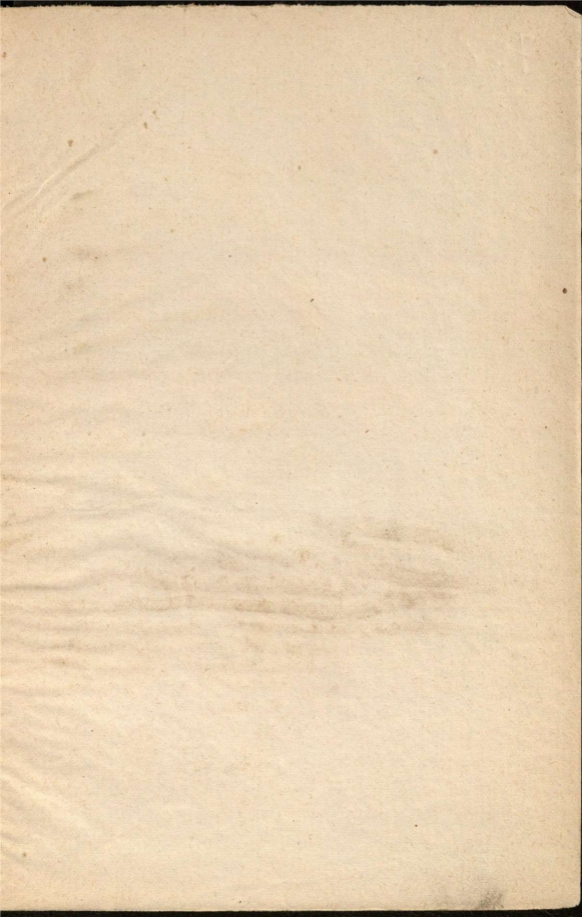
Обративъ исключительное вниманіе на такіе коренные недостатки желѣзнодорожнаго дѣла, Подкомисія южнаго района сама изволитъ убѣдиться, что желанныя мѣры исправленія порядковъ эксплуатаціи и администраціи существующихъ дорогъ, будутъ все-таки палліативы, не могущіе избавить страну отъ тяжелаго зла.

Судя по тѣмъ усиліямъ, которыя употребляетъ правительство для поднятія горнозаводскаго и каменноугольнаго производства, можно убѣдиться, что оно не оставило бы и главнаго дѣла Россіи, т. е. земледѣлія, безъ помощи, если бы сами промышленники и торговцы своими разнообразными и не всегда безпристрастными указаніями не подрывали въ этомъ случаѣ довѣрія прави-

тельства. И потому если Подкомисія южнаго района, изслѣдовавъ въ подробности нужды края, приметъ на себя трудъ выяснитьъ настоящую причину паденія торговли и производительности нашего края; то нѣтъ сомнѣнія, что правительство не оставитъ лучшую мѣстность государства въ подобномъ безвыходномъ положеніи.

Вопросъ о необходимости этой дороги такъ тѣсно связанъ со всѣми потребностями и отправлениями экономического быта и развитія нашего края, что въ такой запискѣ нѣтъ возможности вполне выяснитьъ эти нужды, и потому если бы Подкомисія поинтересовалась этимъ вопросомъ и нашла въ немъ что либо неяснымъ, то я всегда готовъ указать массу подробностей, доказывающихъ необходимость ея осуществленія.

ВОРОНЕЖСКАЯ
ОБЛ. БИБЛИОТЕКА



75K.

