

25.7/8 1991

-324

# Советъ Съездовъ Представителей Промышленности и Торговли.

С.-Петербургъ. Литейный, 46. Телефоны: 131-21, 433-86 и 458-79.

Телегр. адресъ: Петербургъ—„Ассоціація“.

Абонментъ на журналъ  
полученъ в кассу  
Дата 2007

MSM.

## ЗАПИСКА

○

### шоссейномъ строительствѣ.

АННОТАЦИЯ  
КЪ ЗАПИСКѢ  
ПО ШОССЕЙНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ

ПОГАШЕНО  
1919  
ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Т-ва п. ф. «Электро-Типографія Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.

1914.

1975

1914  
Государственный Институт Гражданского Инженерства  
С.-Петербург, Литейный пр. № 21. Телефон: 433-85 и 433-87.  
Телеграфный адрес: Инженер-Академия.

ЗАПИСКА

ШОССЕЙНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

2004

625.7/8	2159жс
3-324	

УЧЕТНА  
Инженерского  
Учреждения  
Инженерного  
Учреждения

Записка о  
шоссейном  
строительстве.  
С.-Пет. 1914

С.-ПЕТЕРБУРГ  
Телеграфный адрес: Инженер-Академия  
1914

1914

# Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли.

С.-Петербургъ. Литейный, 46. Тел.: 131-21, 433-86 и 458-79. Тел. адр.: Петербургъ „Ассоціація“.



## ВВЕДЕНІЕ.

Благоустроенные пути сообщенія—рельсовые, водные, шоссейные и грунтовые составляютъ насущную потребность всякой страны. Всѣ виды путей сообщенія представляютъ собою, подобно артеріямъ въ человѣческомъ организмѣ, необходимое условіе правильнаго существованія народнаго хозяйства. Это истина, не требующая доказательства. Ни одинъ изъ вышеуказанныхъ усовершенствованныхъ путей сообщенія не исключаетъ другого, напротивъ, развитіе, напримеръ, желѣзнодорожныхъ рельсовыхъ путей вызываетъ настоятельную потребность устройства водныхъ путей, шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ. Всѣ вмѣстѣ являются взаимно дополняющей цѣльной системой путей сообщенія, необходимой для развитія государства и матеріальнаго преуспѣянія населенія. Въ западно-европейскихъ государствахъ улучшеніе водныхъ путей и гужевыхъ дорогъ началось до постройки рельсовыхъ путей у насъ; въ Россіи, въ силу сложившихся обстоятельствъ, улучшеніе путей началось и продолжалось съ постройки сѣти желѣзныхъ дорогъ. Водные пути и гужевыя дороги были долгое время въ забвеніи, но пробуждающійся экономической ростъ Россіи подъ вліяніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ повелительно требуетъ улучшенія и прочихъ путей сообщенія. За послѣдніе годы Законодательныя Учрежденія все настойчивѣе указываютъ на необходимость улучшенія всякихъ видовъ путей и гужевыхъ дорогъ (шоссейныхъ и грунтовыхъ) и Правительство, какъ-будто идетъ навстрѣчу

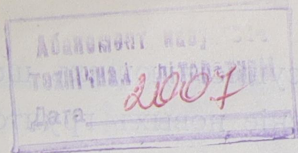
пожеланіямъ Законодательныхъ Учрежденій. Неотложно необходимо энергично вступить на путь осуществленія приведенныхъ пожеланій Законодательныхъ Учрежденій. Этого настойчиво требуетъ сама народная жизнь. Много десятковъ лѣтъ было потеряно въ дѣлѣ дорожнаго строительства (шоссейныхъ, грунтовыхъ), но нынѣ терять времени нельзя и то, что терялось десятилѣтіями, необходимо наверстать годами.

Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, признавая громадное экономическое значеніе вопроса о шоссейномъ строительствѣ, подвергъ детальному анализу предположенія Министерства Путей Сообщенія, намѣтившаго сѣть шоссейныхъ дорогъ, и, запросивъ мнѣніе мѣстныхъ торгово-промышленныхъ организацій и земствъ, предлагаетъ въ настоящей запискѣ наиболѣе, казалось бы, правильное рѣшеніе вопроса, — какъ сдѣлать необъятную Россію проѣзжей.

Работа Совѣта Съѣздовъ вызвала, какъ это отмѣчено прессой, всеобщій интересъ къ сооруженію гужевыхъ дорогъ и отвѣчаетъ на поставленный вопросъ съ точки зрѣнія интересовъ промышленности, торговли и сельскаго хозяйства.

Предсѣдатель Совѣта *Н. Авдановъ.*

Управляющій дѣлами *Баронъ Г. Х. Майдель.*



# ЗАПИСКА

## О шоссеиномъ строительствѣ.

Несмотря на 65 тысячъ верстъ рельсовой сѣти и на обширныя рѣчныя системы, Россія, въ силу громадности своей территоріи, все еще недостаточно обслужена путями сообщенія. Въ весеннюю и осеннюю распутицу не одна тысяча сель, торговопромышленныхъ пунктовъ, а нерѣдко и городовъ, совершенно отрѣзается отъ міра. Товарообмѣнъ совершенно прекращается, цѣны на мѣстные продукты (хлѣбъ) падаютъ <sup>1)</sup>, а предметы первой необходимости при продолжающейся распутицѣ достигаютъ иногда баснословной высоты. Но и помимо бездорожья наши грунтовыя дороги наносятъ громадный убытокъ народному хозяйству, такъ какъ перевозка товара по грунтовымъ дорогамъ обходится значительно дороже, чѣмъ по шоссе. Одна лошадь во всякое время года везетъ по шоссе 30—40 пуд., между тѣмъ какъ по грунтовой дорогѣ, въ сухое время года, ея нагрузка не превышаетъ 20—25 пуд., а въ дождливое 10—15 пуд. Согласно подсчетовъ, сдѣланныхъ инженеромъ Головачевымъ еще въ 1870 г., ежегодный убытокъ населенія отъ одной только этой разницы въ величинѣ нагрузки, составлялъ 353 милл. руб., при этомъ въ подсчетъ не вошли положительно неисчислимыя убытки отъ бездорожья.

Земства лишены возможности бороться съ этимъ ненормальнымъ, но тѣмъ не менѣе хроническимъ явленіемъ, за неимѣніемъ средствъ. Если бы на губернію шоссировалось лишь 30 верстъ въ годъ, то при средней цѣнѣ версты шоссе въ 10.000 руб. необходимыя ежегодныя затраты на новое строительство выражались бы въ суммѣ 300 т. р., что составляетъ въ среднемъ весь годовой бюджетъ одной губерніи на всю дорожную часть, въ томъ числѣ ремонтъ, содержаніе и устрой-

<sup>1)</sup> Объ этомъ см. ст. „Что нужно для реализаціи урожая“ въ № 16 журнала «Промышленность и Торговля» 1913 г., стр. 129.

ство мостовъ, переправъ и гатей, поддержка существующихъ шоссе-ныхъ, грунтовыхъ и водныхъ путей и проведеніе новыхъ грунтовыхъ дорогъ. Дѣйствительный расходъ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ 34 губерній на дорожную часть въ 1911 г. виденъ изъ нижеслѣдующей таблицы.

Такимъ образомъ, наиболѣе типичными (24 изъ 34 губ.) являются губерній съ дорожнымъ бюджетомъ отъ 100 до 400 тыс. руб.

Эта таблица яснѣе всего говоритъ, что при настоящемъ земскомъ бюджетѣ о какомъ-нибудь существенномъ земскомъ шоссеиномъ строительствѣ говорить не приходится. Такимъ образомъ, чтобы сдѣлать страну проѣздной, при существующемъ положеніи вещей, является одинъ выходъ—пойти на крупныя правительственныя затраты, распредѣленныя на рядъ лѣтъ, по тщательно выработанной программѣ шоссеиного строительства, по очередямъ.

Въ настоящее время Министерство Путей Сообщенія выработало такой планъ сѣти шоссеиныхъ дорогъ, представляющій первый шагъ, и представило его на разсмотрѣніе Междувѣдомственнаго Совѣщанія. Планомъ этимъ предусматривается постройка 15.000 верстъ шоссе, стоимостью около 200 милл. руб. На первый взглядъ можно было бы только привѣтствовать починъ въ дѣлѣ, имѣющемъ громадное культурное значеніе. Но ближайшее ознакомленіе съ намѣченной на картѣ будущей сѣтью шоссе заставляетъ съ тревогой отнестись къ настоящей крупной затратѣ народныхъ средствъ. Дѣйствительно, намѣченный планъ, совершенно не преслѣдуя единственной, казалось бы, цѣли—проведенія шоссеиныхъ дорогъ тамъ, гдѣ онѣ въ послѣднее время выдвинуты требованіями самой жизни—слишкомъ теоретично ограничивается (за ничтожнымъ исключеніемъ) лишь одеждой существующихъ или, вѣрнѣе, существовавшихъ ранѣе трактовъ. Весь проектъ носить характеръ проведенія длиннѣйшихъ магистралей, непрерывно соединяющихъ большіе города. При его осуществленіи любой автомобилистъ можетъ прокатить изъ Петербурга черезъ Кіевъ въ Одессу почти по меридіану, а изъ Варшавы почти по параллели въ Уфу; тогда явится полная возможность побитія рекордовъ на дальность разстоянія и т. д. Если эти, или вообще подобныя магистрали нужны въ стратегическихъ цѣляхъ, то вопросъ о нихъ нужно совершенно выдѣлать изъ общаго вопроса, предоставивъ Военному Министерству, по выработкѣ имъ плана стратегическихъ шоссе, строить ихъ своимъ распоряженіемъ и за счетъ спеціального ассигнованія. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что наши Законодательныя Учрежденія, такъ широко идущія навстрѣчу созданію

Дорожн. бюджет по групп (тыс. руб.).	К о л е с н ы я д о р о г и.				В о д н ы е п у т и.				Дорожный бюджет земств.			
	Число губерний.	Шоссе.	Мостовья.	Грунтовья.	Всего.	Сплавные.	В одну сторону.	В обе стороны.	Всего.	Губерн-окиях.	Уездных.	Итого.
100—200	7	974	526	58.645	60.145	3.493	1.817	4.423	9.733	437.797	664.768	1.102.565
200—300	7	1.242	905	27.267	29.414	4.009	4.491	6.545	15.045	1.201.305	482.436	1.683.741
300—400	10	2.284	965	79.365	82.614	3.369	4.113	9.553	17.305	2.190.705	1.329.370	3.520.075
400—500	4	2.284	110	29.252	31.646	508	701	896	2.105	1.327.495	511.557	1.839.052
500—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600—700	3	579	306	16.457	17.342	687	334	1.870	2.891	911.881	646.138	1.558.019
700—800	2	1.690	83	7.833	9.606	2.767	1.797	3.481	8.045	686.918	799.760	1.486.678
800—900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
900—1.000	1	1.681	437	1.216	3.334	465	—	445	910	892.024	94.841	986.865
	34	10.734	3.332	220.395	233.461	15.568	13.253	27.213	55.994	7.648.125	4.528.870	12.176.895

дѣйствительной обороны нашего отечества, и въ этомъ отношеніи поддержать начинанія Военнаго Вѣдомства. Но, конечно, ни одинъ пудъ зерна, ни одно бревно, не отправятся по такимъ «магистральнымъ» шоссе. Въ эпоху желѣзныхъ дорогъ шоссе никогда не можетъ имѣть значенія большой торговой магистрали—это фактъ, подтверждаемый на каждомъ шагу. Лишь только параллельно тракту возникаетъ стальная сѣть, какъ трактъ этотъ умираетъ естественной смертью: такъ заглохъ послѣ постройки Николаевской ж. д. знамени тый нѣкогда Московскій трактъ, а послѣ открытія ж. д. на Архангельскъ — потерялъ значеніе Сѣверный трактъ.

Исторія западно-европейскаго шоссейнаго строительства шла совершенно другимъ путемъ, чѣмъ наша. Возникнувъ за нѣсколько столѣтій до нашего паровоза и перваго парохода, шоссе въ З. Европѣ являлось важнѣйшимъ двигателемъ торговли, культуры и прогресса, такъ что при появленіи желѣзныхъ дорогъ вся Зап. Европа была уже прорѣзана густой сѣтью шоссеиныхъ дорогъ. Наше же первое шоссе, начатое въ 1817 г., лишь на 20 лѣтъ опередило наши первыя жел. дороги, съ развитіемъ постройки которыхъ устройство шоссе-магистралей все болѣе и болѣе теряетъ свое значеніе. По условіямъ западно-европейской жизни, плотности населенія, близости другъ къ другу крупныхъ промышленныхъ и потребительныхъ центровъ, съ разстояніями между ними въ 30—40 верстъ, шоссе Зап. Европы и до сихъ поръ играютъ нѣкоторую роль, въ особенности, при общей зажиточности населенія и густомъ пассажирскомъ и грузовомъ автомобильномъ движеніи; въ Россіи же ни на что подобное, по крайней мѣрѣ, на ближайшія десятилѣтія рассчитывать нельзя. Единственная область—Ц. Польское, съ наибольшей плотностью населенія и съ разстояніями крупныхъ городовъ и промышленныхъ центровъ въ 40—50 верстъ, именно поэтому и покрывалось довольно густой сѣтью шоссе, помимо чисто стратегическихъ—Военнаго Вѣдомства.

Единственная, но весьма важная роль шоссе, такимъ образомъ, сводится къ роли подъѣздного пути къ станціямъ ж. д., пристанямъ и торговопромышленнымъ пунктамъ. Наконецъ, исключительнымъ случаемъ, оправдывающимъ устройство длинной магистрали, можно считать—магистраль, отнюдь не идущую параллельно съ ж.-дорожнымъ или воднымъ путемъ, а пересѣкающую ихъ въ возможно большихъ пунктахъ, при непремѣнномъ условіи пролеганія этого шоссе по оживленнымъ торговымъ и промышленнымъ раіонамъ. Но и то можетъ возникнуть



рано или поздно вопросъ, не слѣдуетъ ли по этимъ оживленнымъ торговымъ и промышленнымъ районамъ провести жел. дорогу. Поэтому, напр., проведеніе шоссе Архангельскъ-Кузнецовская, длиной 500 верстъ, параллельно рельсовой сѣти и по безлюдной пустынной мѣстности, или Сумской посадъ-Вознесенская, длиной 400 верстъ, является непроизводительной тратой денегъ. Въ настоящее время существуютъ три способа передвиженія товаровъ и пассажировъ: по рельсамъ, по водѣ и по колеснымъ дорогамъ. Помимо цѣлаго ряда факторовъ, какъ напримѣръ, увѣренности въ сохранности товара и т. п., главнѣйшими элементами, учитываемыми отправителемъ или пассажиромъ, при выборѣ способа передвиженія, являются дешевизна и скорость.

Если обратиться къ основной причинѣ, почему съ проведеніемъ жел. дороги соответствующій трактъ теряетъ свое значеніе, то простой подсчетъ стоимости пудо-версты гужемъ и сравненіе ея съ жел.-дор. тарифами на главнѣйшіе грузы отвѣтятъ на это исчерпывающимъ образомъ. Водный способъ, являясь наиболѣе медленнымъ, вмѣстѣ съ тѣмъ значительно дешевле для массовыхъ товаровъ, чѣмъ рельсовый. Поэтому лѣсъ и зерно въ Россіи идутъ лѣтомъ обычно—при существованіи въ данномъ районѣ водной системы—именно водой. Лишь въ періодъ, т. наз. навигаціоннаго, удешевленнаго желѣзнодорожнаго тарифа и при опасеніи торговца не успѣть водой воспользоваться выгодными рыночными цѣнами—зерно переходитъ и на рельсы. Что касается гужевой перевозки, то степень ея невыгодности можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ соображеній. Одна лошадь по шоссе везетъ 40 пудовъ, прокормленіе лошади, при нынѣшней дороговизнѣ сѣна и овса, обходится около 70 коп. въ сутки, а пища возчика и его поденная плата составляютъ по среднимъ цѣнамъ не менѣе 1 р. 30 к. въ сутки. Среднее же разстояніе, проходимое лошадыю въ сутки, считая по 10 час. и по 4 версты въ часъ, не превышаетъ обыкновенно 40 верстъ. Эти данныя можно считать довольно близкими къ практикѣ, такъ какъ наша измельчавшая крестьянская лошадь зачастую везетъ по шоссе лишь 30 пуд. Отсюда легко вычислить, что одна пудо-верста гужевой перевозки товара обходится, не считая расхода на обзаведеніе, ремонтъ телѣгъ, саней, упряжи и, главное, на погашеніе весьма быстро изнашиваемаго двигателя (т. е. лошади) 0,125 к.

Если взять жел.-дор. тарифы на главнѣйшіе виды груза и сравнить съ этой цифрой, то получится слѣдующая поучительная таблица:

Сопоставленіе ставокъ на перевозку по жел. дорогамъ для слѣдующихъ грузовъ:

Грузы и тарифы.	Сопоставленіе ставокъ на перевозку по жел. дорогамъ для слѣдующихъ грузовъ:													
	№ 43	Лѣсъ.	Зерно.	Мука.	Отруби.	Чугунъ не въ дѣлѣ.	Желѣзо не въ дѣлѣ.	№ 10	№ 28	№ 39	№ 40	№ 38	№ 5	Гужева перевозка.
1 . . . .	0,01	0,20	0,24*)	0,24*)	0,24*)	0,02	0,02	0,33	0,04	0,02	0,02	0,02	0,50	0,125
			0,18	0,19	0,10									
50 . . . .	0,67	1,67	2,00	2,00	2,00	1,08	1,08	2,78	2,08	0,84	0,77	0,84	4,17	6,25
			1,47	1,67	0,83									
100 . . . .	1,33	3,33	4,00	4,00	4,00	1,92	1,92	5,56	4,18	1,50	1,54	1,50	8,33	12,50
			2,94	3,23	1,67									
150 . . . .	2,00	4,40	6,00	6,00	6,00	2,75	2,75	8,33	6,25	1,83	2,11	2,00	12,50	18,75
			4,41	4,84	2,50									
200 . . . .	2,64	5,33	7,52	7,56	8,00	3,58	3,58	11,11	8,33	2,17	2,61	2,50	16,67	25,00
			5,88	6,45	3,33									
300 . . . .	3,44	7,00	9,10	9,38	11,03	5,25	5,25	15,66	11,90	3,00	3,61	3,33	25,00	37,50
			7,88	8,68	5,00									
400 . . . .	4,24	8,00	10,62	11,20	12,55	6,70	6,70	20,20	15,47	4,00	4,61	4,00	33,33	50,00
			9,88	10,90	6,67									
500 . . . .	5,04	8,50	12,09	13,02	14,02	8,03	8,03	24,55	18,80	5,00	5,61	5,00	40,00	62,50
			11,88	12,95	8,33									

\*) Въ числителѣ ставка для вывоз. сообщен. " знаменатель " ВНУТРЕН. "

Такимъ образомъ, напр., перевозка лошадыю на разстояніе 100 вер. сѣна, соломы, руды, свекловицы, картофеля, чугуна и желѣза не въ дѣлѣ обходится въ 6,4—9,4 раза дороже, чѣмъ по жел. дорогѣ, зерна и муки (для внутренняго сообщенія), лѣса въ 3,8—4 раза, мяса, дичи— въ 2,2—3 раза и металлическихъ издѣлій—въ 1,5 раза.

При дальнѣйшемъ увеличеніи разстоянія разница эта, и безъ того огромная, возрастаетъ, благодаря жел.-дор. дифференціалу, еще болѣе, достигая при 500 верстахъ: для сѣна, соломы, свекловицы, картофеля, чугуна и желѣза превышенія въ 7,8—12,5 разъ, для лѣса, зерна, муки въ 5,0—7,4 раза.

Если добавить къ этому, что средній суточный пробѣгъ товарнаго вагона (считая простои на узловыхъ пунктахъ) составляетъ не менѣе 125 верстъ, то станетъ совершенно яснымъ, что лишь при неимѣннй по близости рельсоваго или воднаго пути можетъ совершаться такая дорогая и медленная перевозка на разстояніяхъ, превышающихъ обыкновенный подвозъ товара къ станціи или пристани.

Все вышеизложенное приводитъ къ заключенію, что шоссе въ настоящее время есть лишь подъѣздой путь къ рельсамъ и водѣ и только въ исключительныхъ, указанныхъ выше, случаяхъ можетъ играть роль магистрали.

Установивъ, такимъ образомъ, свою основную точку зрѣнія на значеніе и предѣлы шоссейнаго строительства, въ частности шоссейныхъ магистралей, Совѣтъ Съѣздовъ въ дальнѣйшемъ представляетъ болѣе подробныя соображенія по каждому району въ отдѣльности и по отдѣльнымъ магистралямъ cadaго района.

Въ виду важнаго значенія вопроса о шоссейномъ строительствѣ, Совѣтомъ Съѣздовъ была произведена анкета среди торгово-промышленныхъ организацій, биржевыхъ комитетовъ и губернскихъ управъ.

Результаты этой анкеты оказались чрезвычайно знаменательными. Почти третья часть изъ намѣченной сѣти шоссейныхъ дорогъ является не имѣющей никакого экономическаго значенія. При этомъ необходимо отмѣтить, что земства отнеслись къ вопросу о шоссейномъ строительствѣ съ надлежащей серьезностью и во многихъ изъ нихъ, для разсмотрѣнія этого вопроса, были организованы спеціальныя съѣзды представителей всѣхъ уѣздныхъ управъ совмѣстно съ земскими инженерами. Послѣ всесторонняго разсмотрѣнія проектируемаго плана шоссейныхъ магистралей, 14 магистралей общей длиной 4.490 вер., признаны совершенно нежизненными, напротивъ того выяснена явная

и крайняя необходимость въ постройкѣ цѣлаго ряда шоссе, совершенно отсутствующихъ въ проектѣ, а большинство изъ проектируемыхъ шоссе будетъ имѣть значеніе для нашей торговли и промышленности лишь при условіи частичнаго отклоненія ихъ отъ намѣченнаго Министерствомъ Путей Сообщенія направленія. Наконецъ, въ своихъ отвѣтахъ всѣ земства и биржевые комитеты единогласно свидѣтельствуютъ, что, во-первыхъ, главнѣйшимъ тормазомъ развитія производительныхъ силъ страны служить недостаточное развитіе подъѣздныхъ шоссе къ жел. дорогамъ и воднымъ путямъ, а во-вторыхъ, при возникновеніи между двумя пунктами жел. дороги смыслъ постройки между этими пунктами шоссеиной магистрали полностью отпадаетъ. Что же касается сѣти столь нужныхъ для Россіи подъѣздныхъ шоссе, то подробный планъ ихъ можетъ быть въ ближайшемъ будущемъ выработанъ мѣстными организаціями. Къ этому необходимо добавить, что, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, эти подъѣздяныя шоссе могутъ быть, въ цѣляхъ экономіи, устроены болѣе облегченнаго типа, а тамъ, гдѣ есть потребный матеріаль, щебень съ большимъ успѣхомъ можетъ быть замѣненъ карьерной галькой. Въ нѣкоторыхъ же мѣстностяхъ, напротивъ, въ виду отсутствія по близости необходимаго матеріала и крайней дороговизны его доставки, наиболѣе раціональной представлялась бы постройка вмѣсто шоссе узкоколейныхъ жел. дорожныхъ подъѣздныхъ вѣтокъ. Все это еще разъ свидѣтельствуетъ, что основная точка зрѣнія Совѣта Сѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли на шоссеиныя магистрали опирается на жизненныя практическія данныя и что рѣшеніе вопроса о нужной для каждаго раіона сѣти шоссе должно быть передано въ мѣстные органы, которые только одни могутъ правильно опредѣлить экономическое значеніе каждой магистрали даннаго раіона.

Тѣмъ не менѣе, чтобы освѣтить мысль, въ какомъ направленіи надлежитъ видоизмѣнить запроектированный Министерствомъ Путей Сообщенія планъ сооруженія шоссе, ниже изложены соображенія о томъ, какія основанія должны быть приняты для правильной разработки проекта шоссеиной сѣти въ соотвѣтствіи съ мѣстными экономическими нуждами.

#### I. Сѣверная лѣсная полоса.

1) Магистраль Архангельскъ-Кузнецовская (500 вер.), Кузнецовская-Череповець (170 вер.), Череповець-Рыбинскъ (150 вер.).

Почти на всемъ протяженіи она идетъ параллельно желѣзнодорожной линіи Архангельскъ-Ярославль, причеиъ протяженіе этой магистрали значительно длиннѣе желѣзнодорожной линіи.

Эта проектируемая шоссейная магистраль прорѣзаетъ пустынную, мало населенную даже для сѣвера мѣстность и, при существованіи въ этомъ районѣ желѣзнодорожнаго и воднаго путей, связующихъ сѣверный край съ остальной Россіей, не будетъ имѣть никакого торгово-промышленнаго грузового, не говоря уже о пассажирскомъ, значенія.

Сама жизнь уже дала на это отвѣтъ—и существующій нынѣ трактъ, который и предполагается превратить въ шоссейную дорогу, потерялъ все свое значеніе съ проведеніемъ Архангельско-Вологодской жел. дор. Еще не такъ давно въ предѣлахъ Архангельскъ-Каргополь грузооборотъ и даже пассажирское движеніе были довольно оживленны, но съ проведеніемъ желѣзной дороги связи Каргополя съ Архангельскомъ свелись на нѣтъ и Каргополь въ настоящее время тяготеетъ къ ближайшимъ станціямъ, преимущественно къ Няндомѣ. Нѣкоторое экономическое значеніе имѣло бы шоссированіе такъ называемаго московскаго тракта Архангельскъ-Холмогоры-Шенкурскъ-Вельскъ-Кадниковъ-Вологда. Этотъ трактъ проходитъ по болѣе населеннымъ, торговымъ и административнымъ центрамъ и при отсутствіи здѣсь желѣзной дороги, а въ особенности неимѣніи данныхъ ея осуществленія въ близкомъ будущемъ, шоссе значительно оживило бы край.

2) Магистраль Сумскій Посадъ-Вознесенье (400 вер.), Вознесенье-Шлиссельбургъ (260 вер.).

Это соединеніе западнаго побережья Бѣлаго моря съ Петербургомъ не имѣетъ торгово-промышленнаго значенія. Поморье естественно тяготеетъ къ Архангельску и къ Вологодской жел.-дор. линіи, поэтому созданіе колесной артеріи къ Петербургу не разовьетъ товарообмѣна въ эту сторону, и для западнаго бѣломорскаго района, все равно, Архангельскъ въ періодъ морской навигаціи, а Вологодская жел. дор. со ст. Обозерская въ остальное время, останутся пунктами отправленія товаровъ и пассажировъ на Петербургъ. До проведенія желѣзной дороги, значительную роль для зимняго сбыта и заготовки товаровъ играли для поморскаго края Шунгскія ярмарки, Олонецкой губ.

Теперь же, когда эти ярмарки совершенно упали, проектируемое шоссе пройдетъ по совершенно безлюднымъ неторговымъ мѣстностямъ, за исключеніемъ лишь самого Сумскаго Посада. Если прибавить къ этому общеизвѣстный фактъ крайней дороговизны на сѣверѣ гужевоы перевозкы, не выдерживающей дальнихъ разстояній, то само собой станетъ яснымъ, что проектируемыя крупныя затраты на устройство

шоссе длиной 400+260, т. е. 660 версть, ни съ какой стороны не окупятся для государства.

Между тѣмъ весь сѣверный край крайне нуждается въ подъѣздныхъ путяхъ сообщенія.

Мѣстности, удаленныя отъ единственной жел. дороги, правда, производятъ товарообмѣнъ по многочисленнымъ воднымъ путямъ. Но неуклонное обмеленіе рѣкъ, чрезвычайно краткій періодъ навигаціи, продолжительныя сѣверныя распутицы—совершенно прекращаютъ всякое сообщеніе. Поэтому, въ первую очередь для оживленія края нужно поставить шоссированіе главнѣйшихъ подъѣздныхъ дорогъ. Таковыми являются: а) Архангельскъ-Мезень, ок. 180 \*) вер., и б) Архангельскъ-Пинега въ первую очередь, а затѣмъ: в) ст. Обозерская-Онега-Сумской Посадъ-Сорока-Кемь, г) ст. Холмогорская-д. Жилино (на Московскомъ трактѣ)—Холмогоры—с. Емецкое-Усть Пинега—ст. Няндомашенкурскъ.

а) Архангельскъ-Мезень (по прямому направленію). Существующая между Мезенью и Архангельскомъ колесная дорога настолько неудовлетворительна, что ею можно пользоваться лишь, какъ зимникомъ, лѣтомъ же и въ распутицы она дѣлается совершенно непроѣзжей, почему сообщеніе поддерживается кружнымъ путемъ, свыше 500 вер. длиной, вмѣсто 175 вер. по прямой дорогѣ. Между тѣмъ Мезень для Сѣвернаго края является крупнымъ лѣсопильнымъ центромъ, съ вывозомъ за границу лѣса болѣе 2 милл. р. ежегодно. За 1910 г. товарообмѣнъ Мезени съ Архангельскомъ превышалъ въ краткій лѣтній періодъ 300 т. п., зимой же изъ Мезени въ Архангельскъ доставляются значительныя количества рыбы и дичи. По этимъ основаніямъ шоссе Архангельскъ-Мезень, длиною ок. 180 вер., является безусловно необходимымъ для вост. части побережья Бѣлаго моря.

б) Архангельскъ-Пинега (по прав. берегу р.р. С. Двины и Пинеги). Пинега со своими осенними и зимними ярмарками является главнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ продуктовъ рыбнаго промысла и охоты для трехъ уѣздовъ—Пинежскаго, Мезенскаго и Печорскаго. Съ этихъ ярмарокъ продукты везутся въ Архангельскъ, откуда, въ свою очередь, поступаютъ мануфактурныя товары и хлѣбъ. Проходя по густо населенной мѣстности, шоссе это вполне оправдываетъ затраты на его устройство.

\*) Расстояніе указано Арханг. Бирж. Комитетомъ.

в) Ст. Обозерская—Онега—Сумской Посадь—Сорока—Кемь. Это шоссе явится въ періодъ закрытія бѣломорской навигаціи единственной артеріей, связующей Поморье съ остальной Россіей. Прими-каніе его къ ст. Обозерской вызывается самой жизнью и съ каждымъ годомъ станція эта все болѣе и болѣе служить перевалочнымъ пунктомъ для осеннихъ и зимнихъ рыбныхъ грузовъ для центральной Россіи. Помимо этого, Сорока, Кемь, Онега являются центрами лѣсо-пильной промышленности съ годовымъ экспортомъ свыше 2½ мил. р.

г) Подъѣздной путь ст. Холмогоры—дер. Жилино (на пересѣченіи съ Московскимъ трактомъ)—с. Емецкое—Холмогоры—Усть-Пинега. Этотъ небольшой подъѣздной путь будетъ играть большую роль, соединяя богатый скотоводческій и лѣсозаготовочный Емецко-Холмогорскій раіонъ съ ж. дорогой и сливаясь на Усть-Пинегѣ съ Пинежской дорогой.

д) Ст. Нядома—Шенкурскъ. При длинѣ всего 150 верстъ шоссе дастъ непосредственный подъѣздъ Шенкурскаго раіона къ ст. жел. дороги, тогда какъ въ настоящее время грузы идутъ кружнымъ путемъ, по р.р. Вагѣ и С. Двинѣ и при обмеленіи р. Ваги время безпрепятственной доставки грузовъ сокращается до 1—1½ мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ обѣ проектируемыя магистрали являются для Сѣвернаго Края совершенно нежизненными и ненужными.

## II. Сѣверо-западная земледѣльческая полоса.

Въ этомъ раіонѣ предположено двѣ шоссеинныхъ магистрали: 1) шоссе Крестцы—Рыбинскъ (400 вер.) и середина дороги Москва—Смоленскъ (Москва), Можайскъ, Бородино, Гжатскъ, Вязьма, Дорогобужь, Соловьевъ перевозъ (Смоленскъ), 250 вер.

1) Рыбинскъ—Крестцы (400 вер.). Почти на всемъ протяженіи, не доходя лишь 50 вер. (у ст. Валдай), Моск.-Винд.-Р. жел. дорога, почти по прямому направленію соединяетъ эти два пункта, а Крестцы—Валдай лежитъ на Валдайскомъ шоссе, почему эта магистраль совершенно бесполезна. Южная часть Новгородской губ. довольно хорошо (571 вер.) обслужена шоссе, въ то время, какъ обширная, преимущественно лѣсная часть, съ уѣздами Устюжскимъ, Череповецкимъ, Кирилловскимъ и Бѣлозерскимъ совершенно лишены шоссеинныхъ и мощеныхъ дорогъ. Такъ какъ наболѣе дѣловой торгово-промышленный пунктъ, Череповецъ, лежитъ на ж. дорогѣ, то соединеніе между собою уѣздныхъ городовъ этой губерніи посредствомъ шоссе, пересѣкающихъ вмѣстѣ съ тѣмъ жел. дорогу, несомнѣнно, оживило бы край, но

въ виду незначительности грузооборота и рѣдкости населенія эти шоссе можно включить во вторую очередь.

Таковыми являются: а) Бѣлозерскъ-Кирилловъ (38 вер.)—Череповець (93 вер.)—Устюжна (123 вер.), б) Валдай-Боровичи (80 вер.)—Тихвинъ (150 вер.); в) подъѣздной путь отъ Бѣлозерскаго тракта до ст. Ефимовской Сѣв. ж. д. (25 вер.) и г) до ст. Бабаево отъ Борисово-Судское (60 вер.).

2) Москва-Смоленскъ. Проектируемое шоссе пройдетъ все время параллельно и непосредственно рядомъ съ полотномъ Александровской ж. д., почему роль его, какъ грузовой магистрали, будетъ ничтожна. Но въ виду выдающагося стратегическаго значенія линіи Москва-Смоленскъ, шоссе это должно быть выстроено по заданіямъ и изъ средствъ Военнаго Министерства. Въ то же время, будучи центромъ для всей внутренней Россіи и для экспорта льняной и пеньковой промышленности и обладая большими лѣсными запасами, районъ этотъ крайне нуждается въ шоссеиныхъ подъѣздныхъ путяхъ. Поэтому шоссе, соединяющія здѣсь уѣздные города и пересѣкающія рельсовые пути, являются насущной потребностью.

Въ особенности въ невыгодныхъ условіяхъ находится Мстиславльскій уѣздъ съ его великолѣпными лугами, скотоводствомъ и молочнымъ хозяйствомъ. Здѣсь совершенно нѣтъ ни стальныхъ, ни водныхъ, ни шоссеиныхъ дорогъ, почему соединеніе Мстиславля съ ближайшей станціей (ст. Починокъ Р.-Ор. ж. д.) 160 вер., съ Варшавско-Московскимъ шоссе (м. Кричево) 37 вер. и съ Могилевомъ губ.—100 вер.—оживило бы край (II очередь).

### III. Московская промышленная полоса.

1) Магистраль Нижній Новгородъ-Балахна-Шуя-Иваново-Вознесенскъ-Нерехта-Ярославль-Романово-Борисоглѣбскъ - Рыбинскъ (330 верстъ).

Магистраль переплетается на своемъ пути съ сѣтью жел. дорогъ, вблизи Волги, проходя по чрезвычайно оживленнымъ торгово-промышленнымъ районамъ съ такими центрами волокнистой и мануфактурной промышленности, какъ Шуя и Иваново-Вознесенскъ, съ оборотомъ лишь по этимъ двумъ районамъ: промышленнымъ ок. 100 милл. руб. и торговымъ свыше 20 милл. руб. Шоссе это имѣетъ полное право на существованіе, т. к. не будучи использовано, какъ сплошная магистраль, оно въ отдѣльныхъ своихъ частяхъ несомнѣнно будетъ имѣть большой грузооборотъ.



2) Нижній Новгородъ—Рязань (315 вер.).

Пересѣкаетъ рельсовые и водные пути (р. Оку въ двухъ мѣстахъ) и прорѣзаетъ наиболѣе развитые промышленные районы, разнообразнѣйшихъ отраслей: ватный (Спась-Клепики), рогожно-мочальный (Тумской), желѣзныхъ издѣлій и канатный (обойденный рельсовымъ путемъ Касимовскій), бумагопрядильный и стекольнохрустальный (Гусевскій), льнопрядильный и ткацкій (Меленковскій), льняно-маслобойный, картофельно-терочный и паточный (Выксунскій), знаменитый Павлово-Вормскій и, наконецъ, мукомольный (Горбатовскій). Помимо этого сама Рязань является важнымъ пунктомъ перегрузки нефти (переходящей здѣсь съ Волги-Оки на стальную сѣть) и желѣза (переходящего здѣсь обратно съ жел. дороги на Оку) и вообще крупнымъ собирателемъ земледѣльческихъ продуктовъ всего района для дальнѣйшаго слѣдованія и сбыта по Николаевской и Александровской жел. дорогамъ; Касимовъ и Муромъ—крупные сборные и распределительные пункты своихъ районовъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній магистраль Нижній-Рязань является не только подъѣзднымъ путемъ къ водѣ и рельсамъ, но и гужевой дорогой мѣстнаго сообщенія.

IV. Центральная хлѣботорговая полоса.

Воронежъ-Саратовъ (450 вер.).

Намѣченная магистраль идетъ по бывшему почтовому и скотопрогонному тракту; трактъ этотъ земству пришлось закрыть, т. к. онъ не имѣлъ никакого грузового значенія. Трактъ этотъ проходитъ въ районѣ Саратовскаго уѣзда по наиболѣе безлюдной и пустынной мѣстности Саратовской губ. Пересѣкая далѣе весьма крупный хлѣбный районъ Аткарскаго уѣзда, тѣмъ не менѣе и здѣсь шоссе не будетъ играть роли, т. к. съ проведеніемъ жел. дор. значеніе г. Аткарска пало и грузы естественно тяготеютъ къ ст. Лопуховка и Екатериновка.

2) Магистраль Саратовъ-Пенза (180 вер.).

Это шоссе имѣло бы нѣкоторое экономическое значеніе, но съ проектируемой ж. д., соединяющей эти два города, постройка шоссе совершенно отпадаетъ.

3) Саратовъ-Николаевскъ-Самара (325 вер.).

4) Царицынъ-Чернышевская-Харьковъ (580 вер.).

Для обсужденія вопроса о новыхъ шоссеиныхъ дорогахъ Саратовской губ. Управой было созвано специальное совѣщаніе изъ предсѣдателей всѣхъ уѣздныхъ управъ. И, вотъ, по всестороннемъ разсмотрѣ-

БИБЛИОТЕКА  
Белорусского  
института  
железнодорожного  
транспорта

ни и самомъ внимательномъ отношеніи къ дѣлу, это компетентное совѣщаніе положительно не могло усмотрѣть., какое значеніе могутъ имѣть эти магистрали, тѣмъ болѣе, что въ данныхъ направленіяхъ въ ближайшемъ будущемъ несомнѣнно должны возникнуть ж.-д. линіи.

Такимъ образомъ, четыре магистрали, общей длиной свыше 1.500 в. совершенно не оправдываютъ своего назначенія. Въ то же время Саратовская губернія крайне нуждается въ цѣлой сѣти подъѣздныхъ гужевыхъ путей, какъ къ рельсамъ, такъ и къ водѣ, и цѣлесообразный планъ этой сѣти могутъ выработать лишь такіе близко знакомые съ жизнью губерніи органы, каковыми являются мѣстныя земскія учрежденія.

5) Рязань-Пенза (365 вер.).

Направленіе магистрали намѣчено совершенно параллельно двумъ ж.-д. путямъ, проходить по наиболѣе глухимъ и малонаселеннымъ мѣстностямъ, не захватывая ни одного болѣе или менѣе крупнаго центра. На этомъ основаніи проектируемое шоссе не будетъ играть существенной роли ни для губерніи вообще, ни для одного изъ уѣздовъ въ частности.

6) Тамбовъ-Кирсановъ-Пенза (230 вер.).

Отъ Тамбова до с. Разказова трактъ и въ настоящее время является весьма оживленнымъ и торговымъ. Часть же тракта, с. Разказово-Кирсановъ, совершенно не работаетъ, почему и исключена изъ разряда земскихъ дорогъ. Наоборотъ, начиная отъ Кирсанова въ сторону Пензы (а по теченію грузовъ—въ обратномъ направленіи), трактъ чрезвычайно оживленъ круглый годъ, причемъ какъ къ городу, такъ и къ ст. Кирсановъ стекается гужемъ зерновой товаръ. Поэтому, за исключеніемъ мертваго участка с. Разказово-Кирсановъ, шоссированіе тракта желательно.

7) Тамбовъ-Бершево (120 вер.).

Имѣя небольшое самостоятельное значеніе, шоссе это, въ связи съ выясненною нежизнеспособностью магистрали Воронежъ-Бершево-Саратовъ, дѣлается тупиковымъ и постройка его могла бы быть поставлена во вторую очередь.

8) Рязань-Брянскъ (385 вер.).

Шоссе пройдетъ черезъ города Тульской губ.: Веневъ, Тулу, Одоевъ, Бѣлевъ, пересѣчетъ шесть ж.-д. линій и р. Оку съ притоками, почему будетъ играть существенную роль подъѣздного пути. Въ на-

стоящее время часть этого тракта—Веневъ-Тула-Одоевъ шоссирована земствомъ, что лучше всего указываетъ на его торгово-промышленное значеніе. Изъ многочисленныхъ подъѣздныхъ и транзитныхъ шоссе, въ которыхъ нуждается Тульская губ., необходимо указать: а) Тула—г. Богородскъ—с. Михайловское; б) Тула—г. Кашира; в) Одоевъ—ст. Арсеньево Р.-У. ж. д. (земля подъ это шоссе уже отчуждена земствомъ) и г) Тула—г. Алексинъ (по старой Калужской большой дорогѣ).

9) Вятка-Малмыжъ (250 вер.).

Въ виду отсутствія здѣсь жел. дорогъ и громаднаго значенія для исключительно земледѣльческаго населенія Вят. губ. имѣть выходъ на ближайшіе рынки для сбыта избытковъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ—шоссе это оживитъ край. Необходимо при этомъ имѣть въ виду соединеніе его со строящейся ж. д. Казань-Екатеринбургъ.

V. Уральскій районъ.

1) Казань-Малмыжъ-Пермь (500 вер.).

Этотъ богатѣйшій районъ весьма бѣдно обслуженъ не только рельсовыми путями, но и грунтовыми дорогами. Поэтому всякое шоссе, проходящее черезъ торговопромышленные пункты, оживитъ край. Но значеніе проектируемой магистрали въ значительной мѣрѣ уменьшается постройкой жел. дороги Казань-Екатеринбургъ, съ вѣткой на Ижевскій и Воткинскій заводы и соединеніемъ Воткинскаго завода рельсовымъ путемъ со ст. Нытва Пермской жел. дороги.

VI. Юговосточная скотоводческая и рыболовная полоса.

1) Магистраль Николаевскъ—Уральскъ (180 вер.)—Оренбургъ (250 вер.)—Орскъ (225 вер.) общимъ протяженіемъ 655 вер.

Вслѣдствіе предстоящей постройки линіи ж. д. Уральскъ-Оренбургъ и строящейся уже линіи Оренбургъ-Орскъ, устройство шоссейной магистрали теряетъ всякое значеніе. Наоборотъ, Уральская область весьма нуждается въ шоссированной дорогѣ отъ Уральска до с. Таловаго и с. Перелюбъ, съ товарообмѣномъ до 2½ милл. пуд. въ годъ (дл. 100 вер.), а при отсутствіи соединенія Уральска съ Самарой рельсовымъ путемъ, продолженіе шоссе отъ с. Перелюбъ до г. Самары и естественномъ тяготѣніи Уральска къ Самарѣ (даже теперь, при крайне неудобныхъ путяхъ, идетъ гужевою подвозъ между этими двумя пунктами) вызывается самой жизнью. Точно также, при отсутствіи жел. дороги, первой необходимостью для области является шоссе Соболевская станица—Уральскъ и далѣе на югъ до Каспій-

скаго моря черезъ Калмыковъ до Гурьева, общей длиною 575 вер. Въ южной, нефтеносной части этого района уже сильно развивается автомобильное движение, сѣверная же часть шоссе пройдетъ по земельческому району. Товарообмѣнъ съ Уральскомъ по этой линіи весьма великъ, достигая 8 милл. пуд. въ годъ, что дастъ 14 тыс. пуд. на версту.

Въ настоящее время, когда-то пустынная Киргизская степь является колонизационнымъ переселенческимъ мѣстомъ. При отсутствіи здѣсь не только рельсовыхъ путей, но и благоустроенныхъ дорогъ, проведение здѣсь сѣти шоссе является настоятельной необходимостью.

Въ особенности желательно проведение шоссе Уральскъ—Джамбейтинскій Базаръ. Послѣдній—крупный пунктъ товарообмѣна съ киргизской степью, съ разстояніемъ до Уральска въ 127 верстъ. Товарообмѣнъ его составляетъ ок.  $3\frac{1}{2}$  милл. пуд. въ годъ, что составляетъ 27.500 пуд. на версту, почему устройство здѣсь шоссе настоятельно необходимо.

## VII. Предкавказье.

### 1) Магистраль Ставрополь-Новочеркасскъ (300 вер.).

Намѣченное шоссе пройдетъ по исторической ростовской большой дорогѣ. Эта дорога и понынѣ имѣетъ большое торгово-промышленное значеніе. Она идетъ по оживленнымъ мѣстностямъ Медвѣженскаго и Ставропольскаго уѣздовъ, встрѣчая на своемъ пути селенія: Средній Егорлыкъ, Песчанокоское, Розсыпное, Лѣтницкое, Привольное, Медвѣжье, Преградное, Дмитревское, Безопасное, Донское, Московское, Палагіадское, Михайловское. Эти 13 большихъ пунктовъ, съ населеніемъ въ 170 тыс. жителей уже сами по себѣ, при отсутствіи жел. дороги, дѣлаютъ необходимымъ связь ихъ между собой. Если же принять во вниманіе, что ст. Песчанокоская Владикавказск. ж. д., которую пересѣкаетъ эта большая дорога, служитъ центромъ тяготѣнія цѣлаго района, куда стекаются хлѣбные грузы окрестныхъ мѣстностей, то шоссированіе ея несомнѣнно должно быть дѣломъ первой очереди. Весной, а въ особенности осенью, этотъ трактъ представляетъ цѣлое море воевъ и фуръ, запряженныхъ волами, лошадьми и верблюдами, и эта вереница запружаетъ дорогу въ два ряда, тянущіеся къ ст. Песчанокоской и обратно.

Необходимо, однако, добавить, что проведение здѣсь желѣзнодорожной артеріи еще болѣе оживило бы край.

## 2) Магистраль Ставрополь-Владикавказъ (350 вер.).

Въ противоположность жизненной потребности въ шоссе Новочеркасскъ-Ставрополь, магистраль Ставрополь-Владикавказъ въ начертаніи проекта является нецѣлесообразной. На своемъ пути она прорѣзываетъ наиболѣе ненаселенныя маловодныя мѣстности бывшей Удѣльной степи. Для того, чтобы шоссе удовлетворяло дѣйствительно мѣстнымъ интересамъ и нуждамъ, его необходимо провести по болѣе оживленнымъ и населеннымъ пунктамъ, именно, по Владикавказскому тракту, черезъ селенія: Надежда, Старомарьевка, Бешпаирь, Сѣверное, Александровское, Нагутское и на ст. Суворовскую Владикавказской ж. д. Вся экономическая жизнь Юго-Западной части богатѣйшей Ставропольской губ. тѣсно связана съ этимъ трактомъ и шоссированіе его является насущной потребностью.

Помимо этихъ шоссе, съ несравненно большимъ успѣхомъ могущихъ быть замѣненными желѣзной дорогой, необходимо обратить особое вниманіе на устройство цѣлой сѣти шоссе въ Кубанской обл. Эта область съ неисчерпаемыми природными богатствами, житница всего Кавказа, положительно задыхается отъ бездорожья. Селенія, съ населеніемъ болѣе 10 тыс. жителей и съ разстояніемъ между собою всего въ 2—3 десятка верстъ, во время распутицы совершенно отрѣзаны другъ отъ друга. Съ октября по апрѣль, въ періодъ роста хлѣбныхъ цѣнъ, грунтовыя дороги Кубанской области какъ разъ дѣлаются непроѣздными и населеніе несетъ неисчислимые убытки. Но не только большія селенія страдаютъ отъ бездорожья. Осенью этого года такой крупный центръ, какъ Екатеринодаръ, вслѣдствіе распутицы въ ближайшей лѣсной полосѣ, испытывалъ ужасающій дровяной голодъ и цѣна лишь за одинъ вывозъ одной сажени дровъ дошла до 32 руб. Весной этого же года изъ окрестныхъ станицъ совершенно прекратился изъ-за бездорожья подвозъ зерна, почему крупнѣйшая мукомольная мельница, снабжающая мукой весь округъ, стала. Трудно указать безъ точнаго и подробнаго изслѣдованія планъ сѣти шоссейныхъ дорогъ въ этой области. Во всякомъ случаѣ, въ первую очередь необходимо шоссированіе грунтовыхъ дорогъ отдѣловъ Лабинскаго, Баталпашскаго и Майкопскаго.

Большіе населенные пункты долины Кубани, Бѣлой и другихъ рѣкъ связываются съ центрами Кубанской области остатками шоссе, сооруженныхъ во время военныхъ дѣйствій съ горцами. Нынѣ эти шоссе пришли въ такое состояніе, что существованіе вмѣсто нихъ грунтовыхъ дорогъ было бы благодѣяніемъ для населенія, не говоря уже объ ихъ ремонтѣ и превращеніи снова въ шоссеиныя проѣзdneyя дороги.

#### VIII. Южная хлѣботорговая полоса.

##### 1) Магистраль Умань—Одесса (225 вер.).

Вслѣдствіе отсутствія до сего времени явной необходимости и, казалось бы, неизбѣжной желѣзнодорожной линіи, связующей Кіевъ, нашу третью столицу, съ Одессой—первокласснымъ портомъ и первымъ городомъ всего Чернаго моря, проведеніе всей шоссеиной магистраліи Кіевъ-Умань-Одесса становится совершенно необходимой. Проходя богатѣйшіе свеклосахарные, хлѣбные и промышленные раіоны, перерѣзая на пути своемъ цѣлый рядъ водныхъ и рельсовыхъ путей, магистраль эта въ своихъ частяхъ будетъ служить весьма интенсивными подъѣздными вѣтками къ водѣ и рельсамъ. Но при этомъ является также естественнымъ связать эту магистраль и съ однимъ изъ крупнѣйшихъ центровъ, Николаевомъ, шоссеиной дорогой Умань—Николаевъ, 225 верстъ.

##### 2) Магистраль Одесса-Николаевъ-Херсонъ (205 вер.).

Два такіе центра, какъ Одесса и Николаевъ, точно также не связаны между собой жел. дорогой, что выдвигаетъ естественную потребность между ними шоссеиной связи. Въ особенности важную роль шоссе это будетъ играть при хронической закупоркѣ въ самое горячее время экспорта, обычно, одного или другого изъ этихъ портовъ.

Что касается шоссе Николаевъ-Херсонъ, то при незначительности его длины, всего 55 верстъ, оно само по себѣ будетъ служить несомнѣнно бойкимъ и оживленнымъ путемъ не только для товарнаго, но и для пассажирскаго движенія.

#### IX. Южная черноземная полоса.

##### 1) Магистраль Харьковъ-Новочеркасскъ (350 вер.).

Эта магистраль прорѣзаетъ наше средоточіе угольной и металлургической промышленности, пересѣкая вмѣстѣ съ тѣмъ наиболѣе

густую сѣть желѣзныхъ дорогъ и служба подъѣзднымъ путемъ къ этой сѣти. Необходимо только связать шоссе и совершенно обойденный Ростовъ. Сдѣлать это можно или путемъ отклоненія всей магистрали на Ростовъ вмѣсто Новочеркасска, съ вѣтвью на послѣдній, либо, при намѣченномъ направленіи магистрали на Новочеркасскъ, необходимо соединить его шоссейнымъ отвѣтвленіемъ на Ростовъ. Въ дальнѣйшемъ, при переходѣ черезъ Донъ на Ставрополь, шоссе должно пройти черезъ крупный центръ—Батайскъ.

Здѣсь умѣстно будетъ упомянуть, что этотъ крупный зерновой раіонъ, съ чрезвычайно развитымъ гужевымъ подвозомъ зерна къ пристанямъ р. Дона, крайне нуждается въ сѣти подъѣздныхъ шоссе къ этимъ пристанямъ, что и можетъ быть выработано мѣстными органами.

Х. Юго-Западная земледѣльческая и промышленная полоса.

1) Кіевъ-Харьковъ (415 вер.).

Какъ извѣстно, въ губерніяхъ Кіевской, Подольской и Волынской земство введено лишь въ 1912 г., почему Юго-Западный край почти не обслуженъ шоссейными дорогами. При неудовлетворительномъ же состояніи водныхъ путей этого раіона и постоянныхъ желѣзнодорожныхъ залежахъ въ самый горячій періодъ, всякая шоссейная сѣть въ этомъ богатомъ краѣ принесетъ существенную пользу населенію. Что касается въ частности магистрали Кіевъ-Харьковъ, то она при проектируемомъ направленіи во многихъ пунктахъ перерѣзаетъ сѣть желѣзныхъ дорогъ, почему имѣетъ полное право на существованіе.

2) Черниговъ-Воронежъ (540 вер.).

Не смотря на свою большую длину, почему использованіе этой магистрали, какъ таковой, по изложеннымъ выше основаніямъ, не будетъ осуществляться на практикѣ, магистраль эта проходитъ черезъ такую густую сѣть рельсовыхъ и водныхъ путей, что естественно раздѣляется на рядъ подъѣздныхъ шоссе, не свѣше 30—40 верстъ каждое, и устройство этой магистрали желательно въ первую очередь.

2) По такимъ же основаніямъ желательна и магистраль Черниговъ-Брянскъ, 200 вер., идущая вдоль крупнаго лѣсопромышленнаго Деснинскаго раіона.

3) Магистраль Старокиевъ-Житомиръ, 120 вер. Уже при первомъ взглядѣ на карту видна вся важность этого шоссе въ стратегическомъ отношеніи, почему, вѣроятно, оно и будетъ выстроено въ ближайшемъ будущемъ Военнымъ Министерствомъ.

Но параллельно съ этимъ выступаетъ и его большое экономическое значеніе. При небольшомъ протяженіи, это шоссе непосредственно проходитъ черезъ 20 пунктовъ съ населеніемъ около 25 тысячъ жителей, имѣя, кромѣ того, въ районѣ 20 верстъ въ обѣ стороны 127 пунктовъ съ 72 тыс. жителей. Мѣстечко Чудновъ съ населеніемъ 8.640 чел. и Любарь—1.408 чел., расположенныя на самой дорогѣ, представляютъ собой значительной величины внутренніе рынки. Въ то же время шоссе это будетъ служить подъѣзднымъ путемъ къ жел.-дор. станціямъ Житомиръ, Чудновъ и Полонное.

При болѣе детальномъ ознакомленіи съ проектированнымъ направленіемъ магистрали выясняется необходимость отклоненія ея на м. Острополь вмѣсто Огіевцы-Черна. Основанія для этого слѣдующія: въ виду предстоящаго открытія движенія по желѣзной дорогѣ Староконстантиновъ-Шепетовка, всѣ грузы, идущіе сейчасъ изъ Староконстантинова на ст. Полонное (по дорогѣ Староконстантиновъ-Огіевцы), перейдутъ на ст. Староконстантиновъ, почему грузооборотъ этого участка значительно упадетъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ и всѣ грузы изъ Остропольскаго района вмѣсто ст. Полонное будутъ тяготѣть къ ст. Староконстантиновъ, проходя непосредственно черезъ Острополь. Уже и въ настоящее время грузооборотъ дороги Острополь-Староконстантиновъ составляетъ около 2 милл. пуд., съ открытіемъ же желѣзнодорожнаго движенія работа этого участка сразу и крупно возрастетъ. Все это даетъ полное основаніе для измѣненія проектируемаго направленія шоссе на Любарь-Острополь-Староконстантиновъ, вмѣсто Любарь-Черна-Староконстантиновъ.

Такимъ образомъ, изъ подробнаго обслѣдованія проекта сѣти шоссейныхъ магистралей вытекаетъ: во-первыхъ, отсутствіе экономическаго значенія цѣлаго ряда намѣченныхъ магистралей; во-вторыхъ, настоятельная потребность устройства новыхъ шоссе, не намѣченныхъ планомъ, и, въ-третьихъ, необходимость отклоненія направленія нѣкоторыхъ проектируемыхъ магистралей, вмѣсто глухихъ, на болѣе оживленные пункты, для приданія этимъ шоссе болѣе жизненнаго значенія.

Изъ прилагаемой ниже сводки этихъ трехъ категорій магистралей видно, что цѣлыхъ 14 магистралей, общей длиной 4.430 вер., не будутъ имѣть для населенія торговопромышленнаго значенія. Это еще разъ доказываетъ ту непреложную истину, что попытки осуществленія плановъ, носящихъ не только общегосударственный, но и мѣстный



характеръ, путемъ теоретически-кабинетнымъ заранѣе обречены на неудачу.

*I. Магистралы, намѣченныя планомъ, но не имѣющія экономическаго значенія:*

1. Архангельскъ-Кузнецовская . . . . .	500 вер.
2. Кузнецовская-Череповецъ . . . . .	170 »
3. Череповецъ-Рыбинскъ . . . . .	150 »
4. Сумскій Посадъ-Вознесенье . . . . .	400 »
5. Вознесенье-Шлиссельбургъ . . . . .	260 »
6. Рыбинскъ-Крестцы . . . . .	400 »
7. Воронежъ-Саратовъ . . . . .	450 »
8. Саратовъ-Пенза . . . . .	180 »
9. Саратовъ-Николаевскъ-Самара . . . . .	325 »
10. Царицынъ-Чернышевская-Харьковъ . . . . .	580 »
11. Рязань-Пенза . . . . .	365 »
12. Николаевскъ-Уральскъ . . . . .	180 »
13. Уральскъ-Оренбургъ . . . . .	250 »
14. Оренбургъ-Орскъ . . . . .	225 »

---

4.430 вер.

*II. Шоссе, не намѣченныя планомъ, но потребность въ коихъ вызывается требованіями жизни:*

1. Архангельскъ — 67—Холмогоры — 280—Шенкурскъ — 133 — Вельскъ — 235 — Кадниковъ — 50—Вологда = 765 . . . . .	770 вер.
2. Архангельскъ-Мезень—240+25% <sup>1)</sup> . . . . .	300 »
3. Архангельскъ—144—Пинега+25% . . . . .	180 »
4. Ст. Обозерская — 142 — Онега — 175 — Сумскій Посадъ—50—Сорока—70—Кемь = 437 . . . . .	440 »
5. Ст. Холмогорская—40—дер. Жилино (на Моск. трактѣ), Холмогоры—15—Усть-Пинега . . . . .	60 »
6. Няндама-Шенкурскъ . . . . .	150 »
7. Бѣлозерскъ-Кирилловъ . . . . .	38 »
8. Череповецъ-Устюжна . . . . .	93 »

<sup>1)</sup> Разстояніе по масштабу.



9. Валдай-Боровичи . . . . .	80 вер.
10. Боровичи-Тихвинъ . . . . .	150 »
11. Ст. Ефимовская Сѣв. ж. д.-Бѣлозерскій трактъ. . . . .	25 »
12. Ст. Бабаево-Борисово Судское . . . . .	60 »
13. Мстиславль- ст. Починокъ Р.-Орл. ж. д. . . . .	160 »
14. Мстиславль-м. Кричево (на Варшаво-Моск. шоссе). . . . .	37 »
15. Мстиславль-Могилевъ . . . . .	100 »
во вторую очередь.	
16. Тула—65—г. Богородицкъ—34,с.Михайловское (Михайловка)—99+25% <sub>0</sub> . . . . .	125 вер.
17. Тула—85—Кашира . . . . .	90 »
18. Одоевъ—24—ст. Арсеньевъ Р.-Ур. ж. д. . . . .	88 »
19. Тула—50—Алексинъ . . . . .	55 »
20. Уральскъ—с. Таловое—с. Перелюбъ. . . . .	100 »
21. Соболевская станица-Уральскъ - Калмыковъ-Гурьево . . . . .	575 »
22. Джамбейтинскій Базаръ-Уральскъ . . . . .	127 »
23. Сѣтъ шоссе въ Кубанской области, въ отдѣлахъ Лабинскомъ, Баталпашинскомъ, Майкопскомъ, въ районѣ рѣкъ Кубани, Бѣлой и др. около . . . . .	500 »
24. Николаевъ-Умань . . . . .	225 »
25. Ростовъ—38, пересѣченіе съ магистралью Харьковъ-Новочеркасскъ . . . . .	50 »
26. Сѣтъ подъѣздныхъ путей къ Дону . . . . .	около 800 »

---

Итого около 5.318 вер.

### III. Желательныя отклоненія намѣченныхъ магистралей.

1) Магистраль Ставрополь-Владикавказъ должна пройти черезъ пункты: селеніе Надежда, Старомарьевка, Бешпагирь, Сѣверное, Александровское, Нагутское, ст. Суворовская, Влад. ж. д.

2) Магистраль Староконстантиновъ-Житомиръ должна пройти, вмѣсто на Огіевцы-Черна, на Острополь.

Здѣсь необходимо добавить, что въ категоріи III указаны лишь два наиболѣе выпуклые примѣра несоотвѣтствія проектированныхъ направленій мѣстнымъ нуждамъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что при

передачѣ вопроса о детальномъ направленіи магистралей мѣстнымъ органамъ, врядь ли останутся 2—3 магистрали безъ частичнаго отклоненія на болѣе жизненные пункты.

Помимо этихъ, болѣе крупныхъ, шоссе, громадныя раіоны нашей страны настоятельно нуждаются въ цѣлой сѣти короткихъ подъѣздныхъ шоссе къ водѣ и рельсамъ. Въ особенности необходимо обратить вниманіе на юго-западные и южныя губерніи, которыя при большой густотѣ населенія и весьма развитыхъ отрасляхъ промышленности, эксплуатирующихъ богатства нѣдръ и перерабатывающихъ продукты сельскаго хозяйства, чрезвычайно нуждаются въ удобномъ подвозѣ къ фабрикамъ и заводамъ своихъ сырыхъ матеріаловъ. Весной, осенью и мягкой зимой черноземныя грунтовыя дороги этой полосы представляютъ печальную картину непроизводительныхъ тратъ и потери народнаго богатства. Таковы, напр., губерніи: Бессарабская, Волынская, Подольская, Полтавская, Черниговская и Литовско-Бѣлорусскій край.

И если, вмѣсто 4.430 верстъ длинныхъ магистралей, какъ указано выше, не имѣющихъ экономическаго значенія, разработать планъ подъѣздныхъ шоссе, длиною каждое не свыше 30—40 верстъ, то Россія обогатилась бы столь нужными для нея 110—135 кровеносными сосудами, вливающими реализованный въ видѣ товара трудъ населенія въ мощныя водныя и стальныя артеріи. Для этого рода подъѣздныхъ колесныхъ вѣтокъ во многихъ случаяхъ совсѣмъ не требуется устройства настоящаго, дорого стоящаго, шоссе. Въ Америкѣ грунтовыя дороги обычно улучшаютъ путемъ примѣшиванія щебня, песку и т. п., достигая прекрасныхъ результатовъ. У насъ въ Россіи имѣется примѣръ такой удешевленной, но весьма прочной, вполне замѣняющей шоссе, дороги. Нашъ Казанскій трактъ и трактъ Белебей—Тюпкильды, устроенные около 120 лѣтъ назадъ, представляютъ чрезвычайно прочныя, гладкія и ровныя колесныя дороги. Полотно этой дороги представляетъ изъ себя равномерный слой хорошо утрамбованной карьерной гальки или гравія. Шоссе не имѣетъ никакихъ выбоинъ, снабжено водоотводными (а не водосточными) канавами, съ соответствующими продольными и поперечными уклонами, и по качеству напоминаетъ лучшія заграничныя шоссе. Необходимо только, чтобы галька была карьерная, а отнюдь не рѣчная, ибо послѣдняя, будучи гладко отшлифована, крайне трудно укатывается, въ особенности, при неравномерности зеренъ. Печальный

опытъ такого шоссированія города Ташкента служить только лучшимъ подтвержденіемъ осторожности въ выборѣ матеріала, для улучшенія грунтовыхъ дорогъ. При надлежащемъ же выборѣ, дороги эти, ничуть не уступая по качеству шоссе, почти вдвое дешевле ихъ, и по подсчету инж. Александрова (Вѣстникъ Саратов. отд. Импер. Русск. Техн. О-ва, № 8—9), стоимость версты такой дороги съ земляными работами и укаткой составляетъ 5.200 рублей.

Что касается вопроса, кѣмъ должна производиться постройка этихъ шоссе и дорогъ, то нѣтъ никакого сомнѣнія, что наиболѣе цѣлесообразнымъ являлась бы передача на мѣстахъ фактическаго выполненія мѣстнымъ органамъ.

Если земству будетъ дана задача устроить въ своей губерніи рядъ шоссе и при этомъ будутъ указаны техническія требованія, выработанныя Министерствомъ Путей Сообщенія, Военнымъ или какимъ либо инымъ, то нѣтъ сомнѣнія, что требованія эти будутъ выполнены мѣстными дорожными инженерами, уже имѣющими опытъ и къ тому же хорошо знакомыми съ мѣстными условіями, съ наиболѣе удобнымъ временемъ и мѣстомъ заготовки матеріаловъ, найма рабочихъ рукъ и т. п. Въ смыслѣ своей близости, земство безусловно поставлено въ непосредственныя лучшія условія фактическаго контроля на мѣстахъ; если же присоединить къ этому и правительственный контроль, то явится полная увѣренность въ прочности, дешевизнѣ и скорости выполненія работъ.

На основаніи вышеприведенныхъ соображеній, фактическое производство работъ мѣстными органами представляетъ наилучшій способъ осуществленія грандіознаго плана шоссейнаго строительства.

Въ заключеніе Совѣтъ Съѣздовъ считаетъ долгомъ указать, что одна изъ важнѣйшихъ очередныхъ задачъ—дать Россіи хорошія колесныя дороги—можетъ быть цѣлесообразно осуществлена лишь при одновременной широкой планомѣрной программѣ развитія всѣхъ трехъ родовъ сообщенія. Планъ шоссейнаго строительства долженъ быть неразрывно связанъ съ планомъ постройки жел. дорогъ и усовершенствованіе водныхъ путей (проведеніе каналовъ, углубленіе, шлюзованіе). Лишь при такомъ объединяющемъ, широкомъ государственномъ взглядѣ на пути сообщенія можно избѣгнуть напрасныхъ затратъ, а путемъ цѣлесообразнаго комбинированія создать взаимодополняющую сѣть всѣхъ родовъ сообщенія для нашей необъятной Россіи съ ея неисчерпаемыми богатствами, зачастую лежащими втуне за невозможностью ихъ вывезти.

## ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Желѣзнодорожная Комиссія при Совѣтѣ Съѣздовъ въ засѣданіи своемъ 13 февраля с. г., ознакомившись съ журналомъ совѣщаній Междувѣдомственной Комиссіи, обсуждавшей проектъ Министерства Путей Сообщенія о планѣ постройки въ Европейской Россіи шоссейныхъ дорогъ, а также и съ докладомъ Желѣзнодорожнаго Отдѣла Совѣта Съѣздовъ по этому вопросу, сдѣлала такое постановленіе: «Вполнѣ раздѣляя взглядъ о настоятельной необходимости постройки въ Россіи сѣти шоссейныхъ дорогъ, Комиссія не можетъ согласиться съ мнѣніемъ, высказаннымъ инспекторами казенныхъ шоссе, каковое мнѣніе принято Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ, которое устанавливаетъ, что сѣть надлежитъ проектировать, имѣя въ виду построить магистральныя шоссе, соединяющія сѣверъ Россіи съ югомъ и западъ съ востокомъ. Члены Комиссіи полагаютъ, что надо создать шоссе, удовлетворяющее прежде всего мѣстнымъ экономическимъ потребностямъ, и поэтому шоссе эти должны быть подъѣздными путями къ большимъ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, къ пристанямъ и торговымъ пунктамъ. Типомъ, отвѣчающимъ этой мысли, является планъ шоссейнаго строительства Московскаго Земства. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комиссія находитъ, что, осуществляя такой планъ, нельзя упускать изъ вида и важную задачу установить связь между шоссейными путями смежныхъ губерній такимъ образомъ, чтобы образовались непрерывныя шоссейныя пути для дальняго слѣдованія проѣзжающихъ. Для разрѣшенія этой задачи выработанные мѣстными земствами каждой губерніи планы должны подвергнуться въ Центральномъ Органѣ Министерства Путей Сообщенія надлежащему согласованію, причемъ нѣкоторыя шоссе каждой мѣстности сѣти могутъ быть измѣнены, какъ по направленію своему, такъ и по типу».

«Было бы правильно до передачи составленныхъ на мѣстѣ земствомъ шоссейныхъ плановъ въ Министерство Путей Сообщенія

предварительно рассмотреть их и получить ответы существующих ныне Пораіонных Комитетовъ. Создать запроектированную такимъ образомъ сѣть не возможно на мѣстныхъ средствахъ земствъ и для осуществленія ихъ необходима широкая помощь Правительства. Выдачи Правительственныхъ субсидій надлежало бы установить двухъ размѣровъ: одну — для шоссе чисто мѣстнаго экономическаго значенія и другую для тѣхъ шоссе, которыя будутъ разрѣшать вмѣстѣ съ мѣстной экономической и другую задачу—дать возможность дальнихъ шоссеіныхъ проѣздовъ. Послѣдній вопросъ пріобрѣтаетъ особо важное значеніе въ связи съ развитіемъ автомобильнаго дѣла и нельзя не признать явно ненормальнымъ отсутствіе въ настоящее время сплошныхъ шоссеіныхъ сообщеній на югъ отъ Харькова въ Крымъ и на Кавказъ».

Въ конечномъ выводѣ Комиссія пришла къ заключенію:

1) Разработанный Министерствомъ Путей Сообщенія планъ строительства подлежитъ коренной переработкѣ.

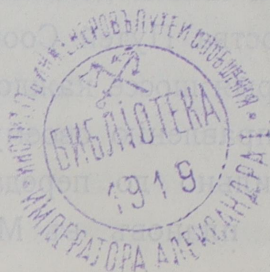
2) Прежде всего надлежитъ предложить земствамъ выработать на мѣстахъ планъ для сѣти шоссе экономическаго значенія, а въ районахъ Россіи, въ которыхъ нѣтъ земствъ, работа эта можетъ быть поручена аналогичнымъ мѣстнымъ организаціямъ, напр., въ Царствѣ Польскомъ Центральному Сельскохозяйственному Обществу, и затѣмъ уже обсудить полученные результаты въ центральныхъ учрежденіяхъ.

3) Въ виду большого значенія вопроса о шоссеіномъ строительствѣ вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ спѣшно и съ особой тщательностью съ принятіемъ во вниманіе изложенныхъ выше основаній.

4) Для освѣщенія вопроса, какою могла бы быть намѣчена сѣть шоссе, въ докладъ желѣзнодорожнаго отдѣла Совѣта Съѣздовъ внесены измѣненія въ запроектированную Министерствомъ Путей Сообщенія сѣть шоссе. Измѣненіямъ этимъ нельзя придавать рѣшающаго значенія, но они характеризуютъ высказанныя Комиссіей Совѣта Съѣздовъ пожеланія.

С.-Петербургъ.

Февраль 1914 г.



# ПРОЕКТЪ ШОССЕЙНЫХЪ ДОРОГЪ.

Целовыхъ обозначеніа:

— Существующія шоссе.

- - - - - Проектируемая Министрствомъ В. С. шоссе.

— Шоссейная дорога, сооруженіе которой земскими и провинциальными органами признано необходимыму.

△ Проектируемая Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ шоссе, которые местными органами не признаются необходимыми для сооруженія.

## КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ

Масштабъ  
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130

