



## Доклад О. А. Струве, кандидата по председателю VIII Отдела. Часть 2



### Пресс-архив

Окончание публикации статьи, первоначально увидевшей свет в журнале «Железнодорожное дело» 110 лет и знакомившей читателей с докладом О. А. Струве, представленным на Торжественном общем собрании членов Императорского Русского Технического Общества 15 апреля 1911 года по случаю семидесятилетия от начала железных дорог в России, под председательством Почётного Председателя Общества Его Императорского Высочества Великого Князя Александра Михайловича.

Во второй части затрагиваются и ныне актуальные вопросы расчёта транспортной доступности регионов и связанности страны, взаимодействия, а не конкуренции железнодорожного и водного транспорта, социальной или коммерческой природы и источников инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры. Как образно замечает автор, «не подлежит сомнению, что рубль, затраченный на постройку железных дорог, является как бы рублём хотя и зарытым в землю, но приращивающим её стоимость более, чем на свою собственную цену».

Первая часть была воспроизведена в прошлом выпуске нашего журнала (Т. 19, № 4 (95)).

Ключевые слова: железная дорога, история, обеспеченность железными дорогами, связанность территории.

**Ж**елезнодорожную сеть страны можно себе представить в виде некоторой схематической правильной сети, состоящей из ряда взаимно перпендикулярных линий, образующих прямоугольные квадратные клетки, с условием, чтобы общее протяжение этих линий равнялось длине железных дорог данной страны, а пространство, ими покрытое, соответствовало бы площади той же страны.

Больший или меньший размер стороны такой клетки послужит наглядным указателем густоты сети.

Простой расчёт показывает, что сторона такой клетки, выраженная в километрах или вёрстах, равняется 200, разделённым на коэффициент густоты сети, т.е. на протяжение дорог, приходящееся на 100 кв. вёрст или километров.

На этом основании сторона клетки сети определится:

Для цитирования: Доклад О. А. Струве, кандидата по председателю VIII Отдела. Часть 2 // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 5 (96). С. 116–118. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-5-14>.

Благодарность. Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.  
 The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

Для Франции	в 22,5 км
Для Германии	в 18,5 км
Для Англии	в 16,9 км
Для Австрии	в 30,0 км

наконец, для Европейской России, выключая северные области, в 140 вёрст или 148 километров.

Эта величина сторон схематической клетки может, понятно, лишь с некоторым приближением служить сравнительным мерилем для оценки среднего расстояния гужевого подвоза к железным дорогам (который, рассуждая теоретически, равнялся бы одной шестой части стороны клетки), но всё же и эти цифры красноречиво свидетельствуют о необходимости значительного сгущения нашей сети и дальнейшего её расширения и развития.

Однако обслуженность России железными дорогами в отдельных её частях далеко не равномерна. Оставляя в стороне обширные пространства Сибири, Среднеазиатской области и Степного края, где существующие и проектированные магистрали должны служить основой для будущей железнодорожной сети, мы отметим лишь, что и в пределах Европейской России обслуженность дорогами сильно колеблется по отдельным районам. Наименее обслуженным является Верхне-Волжский и Камский край, что и вполне естественно, так как в нём значительно развита водная система, и поэтому этот край, по времени деления его железными дорогами, должен был уступить местностям, в отношении водных путей менее богатым. Но всё же и для него наступило ныне время, когда проведение железных дорог должно считаться безусловно неотложным.

В остальной части Европейской России можно отметить, главным образом, две широкие полосы меньшей обслуженности, обе тянущиеся с северо-востока на юго-запад. Ось первой, восточной, полосы тянется примерно от Симбирска к Новороссийску, второй, западной, от Вологды через Могилёв на Ровно. Между ними расположена более обслуженная полоса в направлении от Москвы к Екатеринославу.

Очевидно, что наиболее наглядным образом степень железнодорожной обслуженности Европейской России по частям могла быть изображена только физическим путём. В этих целях образованной при Министер-

стве Путей Сообщения междуведомственной Комиссией по выработке программы железнодорожных изысканий на предстоящие годы изданы картограммы, которым Организационный Комитет уделил место на юбилейной выставке. Они полнее всякого доклада указывают относительную интенсивность железнодорожной обслуженности отдельных губерний.

Мы уже отметили, как широко должно ещё прогрессировать железнодорожное строительство для того, чтобы Россия в этом отношении сравнялась бы с соседними государствами.

Приведённые нами цифры не могли не показаться внушительными и задача гигантской.

Но если вспомнить, что в первое двадцатипятилетие было выстроено 2050 вёрст, во второе – 22250 и в третье – ныне завершающееся – 36415 вёрст, то разве можно сомневаться, что выполнение намеченной крупной задачи будет посылно обширному нашему Отечеству.

Нельзя забывать, что громадные пространства ещё далеко отстоят от железнодорожных путей и не могут выступать со своими пока нетронутыми богатствами на всемирный рынок за чрезмерною стоимостью расходов по перевозке. Из общего пространства Европейской России, в 4227000 кв. вёрст, не считывая областей севернее 62-й параллели, местности общей поверхностью в 1780000 кв. вёрст или 42% отстоят далее 30 вёрст от железных дорог, а местности в 1120000 кв. вёрст или около 25% далее – 50 вёрст.

Действительно, мы и поныне терпим от избытка расстояний.

Указывают у нас на водообильные речные пути, как на могучее пособие для перевозки массовых грузов; однако, одним из главных условий для широкого развития промышленности и торговли являются пути, обеспеченные непрерывностью действия, и тут, именно, железные дороги должны выступать как союзники речных путей, совместно трудясь на пользу общих целей.

Когда впервые человечество стало располагать новым мощным орудием перевозки – железной дорогой, открывшей пути сообщения в направлениях, не предугаванных природой, а выбираемых по соображе-



ниям с назревающими потребностями, то вполне понятно, что все усилия, все затраты устремились к созданию этих новых сухопутных сообщений.

Эти пути не останавливались перед горными преградами и ручными потоками, они работали непрерывно, всюду пробуждая производительные силы, создавая торговлю, поднимая благосостояние края. Вспахав втуне лежавшие нивы, подняв скрытые в недрах земли горные богатства, открывая доступ к новым рынкам сбыта, железные дороги создали неслыханное ранее общее грузов, под конец им непосильное. И тут временно как бы забытые водные пути поспешили к ним на выручку.

Необходимость усиленного обустройства и развития водных путей явилась прямым последствием громадной культурной работы железных дорог, и мы видим, что на западе ныне направлены серьёзные заботы к расширению старых и созданию новых водных сообщений. То же самое должно быть у нас, и у нас железные дороги создают потребность в передвижении громадного избытка грузов, и на подмогу к ним явятся водные пути, уже ныне подготавливаемые к предстоящим им задачам, не в виде соперников железных дорог, а как союзная сила.

В заключение позвольте коснуться одного вопроса. Высказываются опасения, что широкое железнодорожное строительство может грозить потрясением финансового благосостояния страны, что затраченные на сооружение железных дорог капиталы не окупятся и потребуют ежегодных приплат, что железнодорожные убытки придётся покрывать из других ресурсов, из налоговых средств.

Но правильно ли оценивать железные дороги мерилком коммерческих предприятий, исходить из масштаба их самоокупаемости. Не являются ли они скорее средством для широкого подъёма общего благосостояния обширного государственного хозяйства, средством наподобие сооружённой для большого промышленного предприятия специальной подъездной ветви, без которой предприятие не могло бы развиваться, не могло бы извлекать доходы из сбыта продуктов своего производства, за невозможностью или за дороговизной доставки их на рынки.

Достаточно остановиться на одном соображении. Как упомянуто, в пределах Европейской России, в части южнее параллели 62°, проходящей примерно через Петрозаводск, Шенкурск, Яренск, местности, площадью до 1 120 000 кв. вёрст, находятся в отдалении от железных дорог на 50 вёрст и более. Допуская, что при развитии железнодорожной сети эти местности в большей или меньшей мере войдут в сферу непосредственного влияния рельсового пути, что, на круг, при этом произойдёт приращивание ценности земель, в среднем, на двадцать рублей с десятины, общий прирост земельной ценности выразился бы суммой в 2240 млн руб., т.е. был бы равноценен стоимости постройки свыше 40 000 вёрст железных дорог.

Казалось бы, что задача железнодорожной финансовой политики должна была бы, между прочим, состоять в том, чтобы это приращение земельной стоимости, вызванное железнодорожным строительством, учитывалось тем или иным путём по железнодорожному балансу.

Во всяком случае, не подлежит сомнению, что рубль, затраченный на постройку железных дорог, является как бы рублём хотя и зарытым в землю, но приращивающим её стоимость более, чем на свою собственную цену.

Мы празднуем сегодня семидесятипятилетие первого Высочайшего Указа, одарившего Россию первой железной дорогой и направившего её на путь, по которому она с тех пор неуклонно следовала. Да позволено будет высказать от имени железнодорожного Отдела Императорского Русского Технического Общества твёрдую уверенность, что и в предстоящее двадцатипятилетие наша железнодорожная сеть будет мощно развиваться и расширяться так, чтобы в день торжественного празднования столетнего железнодорожного юбилея, те, которым суждено будет собраться, Бог даст, в обширном зале обновлённого здания Императорского Русского Технического Общества, могли бы с гордостью отметить дальнейший могучий рост нашей сети и её громадное значение для культурного подъёма и благосостояния нашей дорогой Родины (*продолжительное рукоплескание*).

**О. А. Струве**  
(Железнодорожное дело. — 1911. — №№ 17–19. — С. 124–128) ●