РЕДАКЦИОННАЯ | АРХИВНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ
DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-3-13

Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 3 (106). С. 133–144

Северный Сибирский торговый путь и Полярно-Уральская железная дорога. Часть 2

Желѣзнодорожное Дѣло
ЖУРНАЛЪ

Пресс-архив

Продолжение публикации (начало см. в № 2 (105)).
Статья, опубликованная в журнале «Железнодорожное дело» в 1912 году, посвящена проекту строительства железнодорожной линии, связывающей речную сеть Сибири (примерно, от нынешнего Салехарда на Оби) с Арктическим побережьем в районе Варандея, где предполагалось строить морской порт.
Вне зависимости от того, что развитие транспортной инфраструктуры Заполярного Урала и Севера Европейской части России пошло в итоге другим путём, изменилась экономическая география, внешнеторговый баланс, статья интересна в историческом аспекте сложившимся уже более 110 лет назад сбалансированным и выверенным подходом к всесторонней оценке комплексных транспортных проектов и их технико-экономического обоснования. Авторы рассматриваемого проекта учитывали при аргументации множество факторов – стратегического характера (развитие Сибирского региона, снижение транспортной нагрузки на опорную транспортную сеть Европейской части страны, минимизацию конкуренции между отечественными производителями на пути прохождения товаропотоков), внешнеторговые потоки, сезонность навигации по рекам и Северному морскому пути, технические и экономические аспекты строительства, распределение частных и государственных инвестиций, прогнозируемые оптимальные тарифы и налогообложение, сроки окупаемости с учётом выплаты дивидендов и многие другие.
Конечно, содержание учитываемых факторов и методики оценки с тех пор существенно изменились. Одним из парадоксов является то, что несмотря на новые технологии, современные инженеры уже значительно выше оценивают риски и сложности строительства в приполярной зоне, которую в начале прошлого века считали чуть ли не лёгким и удешевлённым вариантом для строительства железной дороги.
В целом же надо отдать должное авторам за комплексность их подходов с учётом времени, когда они были сделаны.
При воспроизведении публикации максимально сохранены стиль, пунктуация и лексика того времени.

Ключевые слова: *транспорт, история транспорта, инфраструктурный проект, приполярный Урал, Арктическая зона.*

Для цитирования: *Северный Сибирский торговый путь и Полярно-Уральская железная дорога. Часть 2 // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 3 (106). С. 133–144. DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-3-13.*

Благодарность: *редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.*

Текст архивной статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The text of the archival article in English is published in the second part of the issue.

© Мир транспорта

Район влияния и грузы его. На основании весьма богатого, но, к сожалению, разбросанного статистического материала о производительных силах Западной Сибири, могут быть сделаны следующие выводы: ежегодный избыток главнейших местных продуктов за последние годы составлял [1]:

I. Пшеницы, ржи, ячменя и овса:

а) в Томской губернии от 8 300 000 до 20 200 000 пуд

б) « Тобольской губ. « 10 700 000 « 23 000 000 «

в) « Акмолинской обл. « 2 000 000 « 11 800 000 «

г) « Семипалатинск « 2 000 000 « 11 800 000 «

Всего от 21 000 000 до 55 000 000 пуд.

Ср. чис. – « 38 000 000 пуд [2].

II. Льна, пеньки и кудели…… ……500 000 «

III. Льняного семени …….…….. 700 000 «

IV. Масла коровьего…….…… 2 000 000 «

V. Живого скота (до 200 т. голов) ……1 600 000 «

VI. Сала и свинины…… 800 000 «

VII. Шерсти, кожи и пушнины ……..……550 000 «

VIII. Мяса соленого и мороженого и дичи. …..2 800 000 «

IX. Рыбы в разном виде…… …300 000 «

X. Прессованного сена……..……2 000 000 «

XI. Руд, металлов и каменного угля ……..……?

XII. Прочих товаров ……..... 1 000 000 «

Итого в год (кроме ст. XI) не менее……..... 50 250 000 пуд.

Кр. ч.……..……50 000 000» [3]

Очевидно, что из указанного количества сибирского сырья немало оного будет вывозиться и впредь на Урал и далее – к Архангельску и на запад по существующим путям сообщения. Не подлежит также сомнению, что некоторые грузы будут продолжать направляться из Западной Сибири в Восточную. Принимая, однако, в соображение обширные пространства плодороднейшей черноземной почвы в пределах Западной и Центральной Сибири, к обработке коей приступлено лишь в последнее время, с развитием переселенчества, а также и то обстоятельство, что увеличение производительности края находится в прямой зависимости от спроса и удобства вывоза соответственных продуктов к местам назначения, нет сомнения, что главная часть поименованных выше товаров будет тяготеть к европейским рынкам, избрав себе путем вывоза самый удобный и дешёвый, т.е. рассматриваемый Северный сибирский торговый путь.

Основательность подобного предположения подтверждается следующим расчетом.

Местные цены в Западной Сибири, напр., на пшеницу колеблются в настоящее время от 35 до 45 коп. за пуд, средняя же цена пуда пшеницы в Лондоне [4] составляла в последние годы, кр.ч. 107 коп. Нет сомнения, что, с открытием обеспеченного пути сбыта произведениям Западной Сибири в Европу, сибирское сырье вздорожает, в виду чего разница стоимости той же сибирской пшеницы в местах производства и потребления будет не 107–40=67 коп., а, быть может, всего 50 коп. Стоимость же провоза одного пуда пшеницы по рассматриваемому пути, включительно с накладными расходами, составит:

1) водою от ст. «Обь» до ст. «Собь», 2 400 в. вниз по течению…» 7,00 коп [5].

2) по Полярно-Уральской ж. дороге от ст. «Собь» до морского порта «Варандей» (400 вер.), со стоимостью перегрузок и прочих расходов… .12,00 коп [6].

---

[1] По данным Сибирского отдела Имп. Геогр. Общества, проверенным и пополненным Е. А. Жернаковым и И. И. Игнатовым. Весьма ценные указания приведены также в ист. очерке: «Сибирская ж. дорога в её прошлом, и настоящем», сост. С. Саблером и И. Сосновским, под гл. ред. ст.-секр. Куломзина. СПБ., 1903 г., стр. 402–415, и в статье В. Григорьева: «Что нам может дать Туркестано-Сибирская ж. дорога». Вестникъ пут. сооб. 1905 г.; №№ 25 и 26.

[2] Это количество ежегодного запаса сибирского хлеба подтверждается также донесениями местных губернаторов и начальников областей за последние десять лет (с 1894 по 1904 г.).

[3] С добавлением же руд, металлов и каменного угля – свыше 80 млн пуд. Ср. отсчеты грузового движения Сибирской ж. дороги.

[4] Нижеприводимые выводы применимы и к большинству остальных рынков.

[5] По заявлению тюменских пароходовладельцев.

[6] А именно:
а) собственно стоимость провоза $400x^{1}/_{45}$ = кр.ч. 9,00 коп.
б) дополнительные железнодорожные сборы, заменяемые для Полярно-Уральской ж.д. общим «экспедиционным сбором» в 1,50 коп.
в) за пропуск зерна через два элеватора…… 1,50 коп.
Всего … 12,00 коп.

3) портовые расходы..3,50 коп[7].

4) за провоз зерна морем от Мединского порта до Лондона, с расходами страхования..10,00 коп[8].

Всего…… 32,50 коп.,

а потому разница в ценах пшеницы, при вывозе её по Северному сибирскому пути, даст на пуд еще свободный (полезный) запас в 50–32,50=17,50 коп[9].

В параллель к сему, провоз хлеба в зерне от ст. «Обь» до Лондона, через главные порты Европейской России обходится:

С пуда в копейках:

через а именно:	Арх.	Спб.	Ревель	Рига	Либава
1. Провозная плата по ж.д.[1]	35,26	54,88	57,43	57,81	59,29
2. Фрахты речные и морские.	13,50[2]	6,00	6,00	5,00	4,50
3. Накладные расходы[3]	6,23	6,23	6,23	6,23	6,23
Всего	54,99	67,11	69,66	69,04	70,02

Здесь уместно заметить, что на существующих ж. дорогах дополнительные железнодорожные сборы составляют для хлебных грузов – 1,23 коп. с пуда (в т. ч соб. станционные расходы – 0,50 коп.; за нагрузку и выгрузку – 0,33 коп. за взвешивание – 0,20 коп. и за сбор в $^1/_5$ коп. – 0,20 коп., всего – 1,23 коп.), а для прочих товаров – соответственно их классификации – от 0,97 до 1,48 коп. за пуд. Но так как рассматриваемая дорога будет находиться в исключительных условиях, требующих возможного упрощения её грузовых операций и расчетов, то означенные ставки предположено заменить одним общим экспедиционным сбором, в 1,50 коп. с пуда для грузов хлебных и в 1,75 коп. для остальных грузов.

Прибавляя к этим ставкам 107–50=57 коп., соответствующих принятой выше ср. цены сибирской пшеницы на ст. «Обь», стоимость её на Лондонском рынке получили бы всего… 111.99–124,11–126,66–126,04–127,02, т.е. она была бы выше существовавших там за последние годы средних цен на коп. 4,99 | 17,11| 19,06| 19,04| 20,02.

Этими выводами объясняется, между прочим, отчего сибирский хлеб, при вывозе его за границу даже по самому кратчайшему из существующих транзитных путей, через Челябинск, Котлас и Архангельск, поступает на рынки Западной Европы в сравнительно ограниченном количестве (всего от $1^1/_2$ до 3 млн пуд. в год) и, притом только тогда, когда закупная цена его на месте производства не превышает 46 до 48 копеек[10].

Выше не было упомянуто об экспорте сибирского леса потому, что до сих пор он фактически не существовал. Не подлежит однако сомнению, что, с открытием удобного и дешёвого пути сбыта его за границу, он может составить одну из важнейших статей вывозной торговли Сибири.

На основании исследований, произведённых в 1898–1903 годах Самаровским лесничим А. А. Дунин-Горкавичем о состоянии казённых лесов в северной части Тобольской губернии[11], а равно по данным, приводимым инженером путей сообщения С. А. Жбиковским в его брошюре «Обь-Енисейский водный путь и его экономическое значение»[12], лесные площади Сибири в бассейнах Оби и Енисея до того обширны,

[7] Для Полярно-Уральской ж дороги, упирающейся, с одной стороны, в морской порт (Варандей), а с другой – в речную гавань (ст. «Собь»), снабжаемые необходимыми гидротехническими сооружения и оборудования, – как составные части дороги – на средства частного общества, попудный сбор предлагается установить на 0,50 коп. выше, чем в прочих портах, т.е. в размере от 0,75 коп. до 1,50 коп., или в среднем, – по одной коп. со всех грузов, проходящих через оба конечные пункта дороги; что же касается собственно корабельного сбора, то таковой может составить на круг, приблизительно, 2,50 коп. с пуда, а потому полный портовый сбор для будущего Мединского порта выразится 3,50 коп. Такой размер общего портового сбора не может считаться преувеличенным, если принять во внимание значительные расходы, с которыми будет связано устройство, содержание, ремонт и постепенное развитие речной гавани и морского порта с их принадлежностями (эстакадами, кранами, пароходами, ледоколами и пр.), а также погашение необходимых на то денежных средств.

[8] Применительно к состоявшемуся с голландским Торговым Домом «William Ch. Miller & C°» соглашению, на основании коего означенный тариф установлен для всех морских транспортов между Архангельском, с одной стороны, и Роттердамом, Амстердамом, Антверпеном, Бременом, Гамбургом, Лондоном, Гуллем, Ньюкестлем и Лейтом – с другой.

[9] В действительности означенная разница должна оказаться еще большей, так как провоз зерна по ж.. дорогам в сыпучем виде таксируется ниже, чем по1/45 коп. с пуда и версты.

[10] При этих ценах на проценты на оборотный капитал и на барыши остается всего от 6 до 4 коп. с пуда.

[11] Известия М-ва. Земледелия. 1903 г. № 41.

[12] «Материалы для описания русских рек и истории улучшения их судоходных условий». Вып. II. 1903 г.

что не находят себе подходящего сравнения даже с Канадой [13]. Принимая в расчет лишь самые близкие к рассматриваемому рельсовому пути лесонасаждения Березовского и Сургутского уездов Тобольской губернии, годичный отпуск из них леса, толщ, от 9 до 12 верш, на высоте груди, может быть определён в 1 700 000 шт. бревен [14], или в обделанном виде, кр. ч в 51 млн куб. фут. (310 000 станд.), весящих столько же пудов.

Стоимость вырубки, подвозки и доставки леса по Оби и её притокам до ст. «Собь», со включением накладных расходов, составит на круг, около 4,75 руб. с бревна, а с распиловкой и обделкой – 6,10 руб, т.е., с куб. фута или пуда – 6,10:30=20 коп., тогда как провоз пуда поделок до заграничных портов, со всеми дополнительными расходами, обойдется не дороже 40 коп. Таким образом, стоимость сибирского леса, в обделанном виде, на рынках Англии, Франции и Германии не превысит с куб. фута 60 коп., между тем, как нынешние цены на лесные товары колеблются там между 76 и 115 коп [15]. С другой стороны, так как постройка дороги потребует около $3^{1}/_{2}$ лет, то, уже до окончания её, на ст. «Собь» может быть доставлено значительное количество леса [16], который, в виду усиливающегося на него спроса за границей, с первого же года открытия по дороге правильного движения будет иметь возможность направиться к местам сбыта.

Остается присовокупить, что включенные в вышеприведённую цену 4,75 руб. попенные [плата в казну за число срубленных деревьев, «пней» – прим. редакции] деньги составляют, в среднем, не менее 1,15 руб. на дерево, а посему очевидно, что с осуществлением Полярно-Уральской ж. дороги, доходы государства с казенных лесов могут принять небывалые размеры.

На основании приведенных данных позволительно предположить, что, с отстройкой рассматриваемой железной дороги и с установлением правильного пароходного сообщения по Оби, из вышеуказанного общего количества сибирских грузов (50 млн пуд., кроме леса и металлов) к вывозу в Европейскую Россию и за границу, через Варандейский порт, в первые же годы эксплуатации будет поступать не менее 50 %, т.е. до 25 млн, а вместе с лесными товарами и металлами – от 55 до 70 млн пудов.

Что касается ввозных в Сибирь товаров, то, по отношению к рассматриваемому сообщению, точных выводов пока сделать нельзя, но дабы осветить, насколько возможно, и эту сторону будущей деятельности Северного торгового пути, приводим нижеследующие соображения.

До сооружения великой Сибирской ж. дороги ввозные в Сибирь из Европейской России грузы, включительно с заграничными, направлялись большею частью на Нижний-Новгород, затем по Волге и Каме в Пермь, а оттуда по Пермь-тюменской ж. дороге в Ирбит (на ярмарку) и далее, по системам рек Иртыша и Оби, или же по старому сибирскому тракту, внутрь края. Но с 1897 года, по открытию движения на Средне-Сибирском участке, указанный ввозный путь через Пермь постепенно остается в стороне, служа ныне лишь для перевозки громоздких предметов и такого рода товаров и изделий, кои не требуют срочной доставки к местам назначения. В виду сего, для выяснения будущего положения сибирского импорта, сначала следует сделать сравнение тарифных ставок, установленных для сибирской магистрали, с провозными платами, которые будут иметь место для Северного торгового пути. Для большей ясности и упрощения расчётов, в нижепомещаемой таблице приведены итоги расходов лишь по трем самым выгодным (кратчайшим) направлениям рассматриваемых путей, между С.-Петербургом и Москвой, с одной стороны,

---

[13] Площадь обследованных в настоящее время лесных зарослей Тобольской губ. исчисляется в 16 520 000 дес., а таковая четырех уездов Енисейской губ., составляющих лишь $^{1}/_{10}$ часть всей губернии, – в 8 мил. дес. Принимая же в соображение высказываемые по сему предмету замечания инж. С. А. Жбиковского, равно как указания А. А. Радцинга в его книге: «Лес и лесное хозяйство», 1901 г., есть основание предполагать, что лесные пространства Енисейской губ. составляют свыше 100 мил. дес. По разным соображениям, основанным на подсчетах, мы останавливаемся на следующих цифрах:
чистых лесных посаждений в Тобольской губ. 20 000 000 дес.
« » « » Томской « 11 200 000 »
« » « » Енисейской « 32 800 000 »
всего …64 000 000 »

[14] См. А. А. Дунин-Горкавич. «Тобольский Север». 1904 г.

[15] См. С. А. Жбиковский. «Обь-Енисейский водный путь». Стр. 35.

[16] Здесь, кстати заметить, что отпуск лесных материалов за границу из Архангельского порта составляет: в 1862 г …… 184 000 станд.
в 1900 г……1 240 000 станд.
« 1890 « …… .366.000 »
« 1905 « ……1.590.000 ».

и станциями «Обь» и Иркутск, – с другой[17]. Кроме того, с целью облегчения разных коммерческих комбинаций, стоимость провоза импортируемых в Сибирь товаров определена по классам тарифного их разграничения, введенного в действие 1-го января 1901 г. (Изд. пятое).

Таблица провозных плат с пуда в копейках[18] [приводится для иллюстрации].

Из настоящего сопоставления провозных плат не трудно вывести заключение о значении Северного торгового пути для сибирского импорта. Приняв к тому во внимание, что, кроме некоторых мануфактурных товаров и ткацких изделий, сахара и сахарного песка, бакалеи, табака (махорки), свечей, керосина и нефтяных остатков, цемента и некоторых других материалов, большинство потребных для Сибири товаров доставляется туда уже ныне из-за границы, через С.-Петербург, Москву и Челябинск, и что ввоз сей (а вместе с тем и вывоз) для грузов первых восьми классов до 11 коп. с пуда будет обходиться дешевле при направлении его через Варандейский порт[19], станет еще понятнее то преобладающее влияние, какое должно оказать осуществление Полярно-Уральской ж. дороги на развитие не только Западной и Центральной Сибири, но и прилегающих к ним областей.

Вызвав в данном случае благотворную конкуренцию во внешней торговле Сибири, указанное влияние выразится, прежде всего, удешевлением предметов первой необходимости для местного населения и в том числе земледельческих орудий и машин, без которых немыслим будущий успех сельского хозяйства, а вместе с тем и культурное развитие страны.

Но не в этом только будет заключаться задача проектируемого пути: не в меньшей мере он послужит к пробуждению и развитию производительных сил нашего Севера как со стороны Европейской России, так и со стороны Западной Сибири. В этом отношении облегчение и удешевление, при посредстве сего пути, ввоза необходимейших вспомогательных снарядов и приспособлений для разработки нетронутых пока богатств царств растительного и ископаемого[20] и для упорядочения звериного и рыбного промыслов – сразу оживит весь полярный Север, что, в свою очередь, отразится также на увеличении импорта.

На основании данных, заимствованных из эксплуатационных отчетов Сибирской ж. дороги[21], количество ввозимых в Сибирь, по сему пути, товаров достигло в 1902 г. 18 млн пуд[22]; но ввиду того, что размер ввоза прямо пропорционален покупной способности края, которая, как известно, зависит главным образом от более или менее облегчённого и обеспеченного сбыта местных сельскохозяйственных произведений (хлеба и продуктов скотоводства) можно надеяться, что с открытием по Полярно-Уральской ж. дороге правильного движения и во внимании к изложенным выше соображениям, количество ежегодного, по означенному

---

[17] А именно, по линиям: 1) С.-Петербург–Москва–Пенза–Рузаевка–Челябинск–ст. «Обь» и Иркутск; 2) Москва–С.-Петербург–Варандейский порт – ст. «Собь» и ст. «Обь»; 3) от С.-Петербурга и Москвы, через Варандей до ст. «Собь», затем по Оби и Чулыму до Ачинска и далее по Средне-сибирской ж. дороге, через Красноярск до Иркутска.

[18] При этом приняты в расчёт следующие отдельные ставки:
а. за провоз товаров по жж. дорогам – ныне действующие тарифные платы, соответственно протяжению линий;
б. дополнительные сборы – по 1,23 коп. с пуда, за каждый непрерывный путь следования груза по жж. дорогам, за исключением Полярно-Уральской, для которой означенные расходы заменяются общим «экспедиционным сбором» в 1,75 коп. с пуда, для всех грузов, кроме хлебных (см. пр. 2 в № 33 «Жел.-дор. дела» с.г. на стр. 195);
в. морской фрахт от С.-Петербурга до Варандейского порта – 10 коп., а ручные фрахты: от ст. «Собь», вверх по Оби до ст. «Обь» – 8 коп.; от той же ст. «Собь» до Томска – 9 коп., а до Ачинска – 10 коп.; наконец,
г. общий портовый расход для рейсов между С.-Петербургом и Варандейским портом, в среднем, – 4 коп.

[19] Разница в стоимости провоза ввозимых в Сибирь товаров на деле будет несравненно большая, если принять во внимание те косвенные расходы, с которыми сопряжено грузовое движение по длинным железнодорожным линиям. Не говоря уже о частых и продолжительных застоях вагонов, присущих перевозкам по таким линиям, в сопровождении с нередкою порчею товара, главные причины увеличения стоимости провоза заключаются в том, что сроки доставок становятся крайне неопределенными, вследствие чего не только возрастают проценты на затраченный капитал, но и сами торговые комбинации подвергаются большим переменам.

[20] Леса и лесных подблок; металлов и руд (рассыпного золота, серебра, меди, свинца, марганцовых и железных руд и пр.); графита; каменного угля нефти и пр.; См. А. А. Дунин-Горкавич «Тобольский Север». 1904 г.; Н. Подревский. «О поездке на Северный Уралъ летом 1892 г.» (По дневникам Сыромятникова и Андреева); и В. С. Реутовский. «Полезные ископаемые Сибири». СПБ., 1905 г.

[21] Стат. М-ва П. С. Вып. 84, 1904 г., таб. III, стр. 33.

[22] Начиная с 2,5 млн пуд. в 1897 году – времени открытия по дороге движения.

пути, ввоза составит в первые же годы эксплуатации – не менее 6 000 000 пудов[23].

Подводя итог всему вышеизложенному, грузовые обороты дороги получим в следующем виде:

1. По вывозу сибирских продуктов. Всех вывозных, в ближайшее время, грузов имелось в виду, от 65 до 70 млн пуд. в год. Такая цифра, однако, как показывает опыт на других дорогах, может быть достигнута лишь по прошествии 4–5 лет, тогда как с первого года открытия движения вывоз будет по всей вероятности меньший. В виду сего, в расчет вводится пока только 24 000 000 пудов[24].

2. По ввозу товаров и изделий. Количество ввозимых грузов установлено выше в столь умеренном размере, что нет основания к предположению, что оно не будет иметь места в первый же год эксплуатации.

Таким образом, по обоим направлениям движения в расчет принимается всего 30 000 000 пуд. грузов[25].

Условия её осуществления. Переходя к разбору экономической стороны предприятия и к результатам, которых можно ожидать от эксплуатации Полярно-Уральской ж. дороги, следует сначала коснуться условий, с которыми связано её осуществление.

Проектируемая железная дорога резко будет выделяться из ряда существующих рельсовых сообщений, не только вследствие её географического положения, но и потому, что условия её эксплуатации во многом будут совершенно иные, чем прочих ж.д.

Выше была дана общая характеристика её значения, а также влияния, которое она должна оказать на обширный район Западной Сибири с прилегающими областями: Семипалатинской и Акмолинской и Березовским округом Тобольской губернии, причём указывалось и на то, что миссия её, как звена выдающегося транзитного пути, будет тесно связана не только с нуждами и требованиями постоянно возрастающего населения Сибири в центральных её частях, но и заданиями мировой торговли. Что же касается собственно её местного значения, то в этом отношении она будет находиться в совершенно исключительном положении, так как по ней не предвидится ни внутреннего товарного, ни обязательного (ежедневного) пассажирского движения. Такое отличительное свойство, однако, не послужит ей в ущерб; напротив того, являясь в данном случае естественным последствием бытового характера полярных стран, оно доставит проектируемому пути высокие преимущества перед другими рельсовыми сообщениями. Эти преимущества будут заключаться:

1) В отношении самого сооружения дороги:

а) в сравнительной дешевизне экономии её постройки (53 т.р. на вер.), так как для неё не потребуется вообще возведения пассажирских зданий, со всею разнообразною их обстановкой, а на промежуточных станциях – ни товарных платформ, пакгаузов и прочих сооружении, вызываемых местным движением, – ни длинных запасных путей (за исключением одного разъездного на каждом остановочном пункте), ни, наконец, – сложных сигнальных приспособлений;

б) в сокращении числа промежуточных станций и разъездов, а также – подвижного

---

[23] Весьма интересные данные о будущей внешней торговли Сибири приводит в Русско-английском Горном Вестнике за 1900 год Н. Г. Гудсон, путешествовавший по Сибири в качестве представителя компании «Ермак».

[24] К сему количеству вывоза следовало бы приравнять и провозную способность дороги, т.е. число провозных стойл, подвижного состава и мастерских. Принимая, однако, во внимание, что приток на дорогу грузов может быстро возрасти, провозоспособность её рассчитана на 40 мил. пуд. в год в одном направлении.

[25] Доказательством того, что цифра сия не может считаться преувеличенной и, наоборот, скорее ниже вероятной нормы, могут служить след. официальные статистические данные о движении грузов по Сибирской ж. дороге:
Перевезено всего, из них хлеб, гр.
в 1897 г. кр …… 21 078 000 пуд. 13 739 000 пуд.
« 1898 « … 37 027 000 « 19 825 000 пуд.
« 1899 « … 40 004 000 « 18 735 000 пуд.
« 1900 « … 42 841 000 « 17 452 000 пуд.
« 1901 « … 50 590 000 « 20 972 000 пуд.
« 1902 « … 63 379 000 « 23 504 000 пуд.
« 1903 « … 64 293 000 « 19 587 000 пуд.
« 1904 « … 65 221 000 « 24 583 000 пуд.
Еще рельефнее рисуется рост грузового (транзитного) движения по линии Рыбинск-Псков. Линия эта соединяет как известно, р. Волгу с Балтийским морем (Ригой), каковая прямая связь до 1897 года, т.е. до отстройки участка Бологое-Псков, не существовала. С означенного же года, общее количество грузов, прошедших транзитом между Рыбинском и Псковом, выражается в следующих цифрах, заимствованных из годовых отчётов правления:
в 1897 г. кр, всего 418 000 пуд.
« 1898 « … 13 920 000 пуд.
« 1899 « … 16 415 010 пуд.
« 1900 « … 21 087 000 пуд.

состава, который будет состоять преимущественно из товарных вагонов и паровозов новейшего типа[26].

2) В отношении эксплуатации:

а) в упрощении таковой, сведением станционных манипуляций и числа служащих до крайнего (разумного) минимума;

б) в сокращении времени стоянок поездов на станциях и разъездах, что, в свою очередь, ускорит кругооборот поездов и, следовательно, поведет к более рациональному использованию подвижного состава;

в) в увеличении доходности дор., выделением из эксплуатации малодоходных, если не убыточных в большинстве случаев, статей: правильного пассажирского и местного товарного движения; наконец,

г) в совершеннейшей утилизации [эффективным использованием – прим. ред.] самого пути, провозом грузов по всей его длине в 400 вер., как в одну, так и в обратную сторону.

Как усматривается далее из проектных данных, сооружение Полярно-Уральской ж. дороги по направлению, для неё ныне намеченному, а именно: от впадения р. Соби в Большую Обь, через т.н. Елецкий водораздел, до Варандейского порта, не будет связано с какими-либо особыми затруднениями; предельные её склоны не будут превышать 0,008, при наименьшем радиусе закругления кривых в 300 саж.; самая линия будет пролегать, большею частью, по ровным полярным тундрам, представляющим превосходное, в строительном отношении, и вполне надежное основание для возведения полотна дороги; искусственных и прочих линейных сооружений сравнительно немного; наконец, цены на строительные материалы вообще умеренные. С приданием же верхнему строению пути крайне солидной конструкции (с рельсами вес. 24 фун. в п. футе и со скреплениями новейшего американского типа «continuous joint», 2 000 поперечинами на версту путей и с применением балласта из щебня, толщ., слоя в 0,22 саж.), вышеоговоренные преимущества получат ещё большее значение и отразятся несомненно выгодно на всем экономическом строе рассматриваемого рельсового сообщения.

С другой стороны, проектируемая ж. дорога потребует целого ряда добавочных сооружений и обзаведений, вызываемых как её географическим положением, так и условиями её будущей эксплуатации. К сим сооружениям и обзаведением относятся:

1. Причальные и разные перегрузочные приспособления при концевых станциях у морского коммерческого порта и речной гавани, а также разные, входящие в состав оных механизмы; пароходы, баржи, лодки и прочие принадлежности порта и гавани; наконец, необходимый для местных рабочих артелей инвентарь и пр.

2. Элеваторы на концевых станциях, со всеми относящимися к ним приспособлениями для высушки, очистки и сортировки, а также – скорейшей перегрузки хлебных и разных семенных продуктов.

3. Устройство двух электрических станций как для приведения в действие механических приводов элеваторов, кранов и пр., так равно и для освещения конечных станций и поселков, снабжения энергией электрических трамваев и для других потребностей.

4. Устройство проволочного и беспроволочного телеграфов, в связи с телефонными сообщениями между Варандейским портом и с. Усть-Цыльмой, на Печоре[27], и ст. «Собь» и с. Самаровском (при устье Иртыша)[28] с целью соединения проектируемой дороги с сетью русских и заграничных телеграфных линий, равно как для упорядочения речного судоходства вдоль Оби.

5. Постройка двух посёлков в оконечных пунктах дороги, как для надобностей местной администрации и её разнородных учреждений, так и для удобного размещения служащих и рабочих, не только железнодорожных, но и таковых будущей таможни и других ведомств и разных, причастных к делу, лиц.

Наконец, к добавочным принадлежностям рассматриваемого торгового пути должно причислить также возведение самого Варандейского коммерческого порта и Собской речной гавани. Сии сооружения, как не относящиеся непосредственно к железнодорожно-

[26] Так, вагоны товарные предположены с грузоподъемною силою в 37 т. = 2 296 пуд. и тарою в 17 т. = 1 055 пуд., а всего в груж. сост. 54 т. = 3 350 пуд., вследствие чего число их сравнительно ограниченное.

[27] Отсюда пролегает почтовый тракт через Пинегу к Архангельску, вдоль которого с 1895 г. Усть-Цыльма соединена телеграфным проводом с общею сетью Империи и с заграничною.

[28] Этот пункт соединен уже ныне с Тобольском и, посему принадлежит также к общей телеграфной сети.

№ по пор.	Кл. тарифа.	До: / через: / От:	ст. «Обь». Баграки Челяб.	ст. «Обь». Вар. п. «Собь».	ст. «Обь». Разница.	ст. «Иркутскъ». Баграки Челяб.	ст. «Иркутскъ». Вар. п. «Собь».	ст. «Иркутскъ». Разница.
1	I	С.-Петербурга	195,31	62,93	132,38	262,63	160,49	102,14
2		Москвы. . .	179,96	114,27	65,69	234,02	211,83	22,19
3	II	С.-Петербурга	182,69	56,86	125,83	262,63	138,80	123,83
4		Москвы. . .	158,86	99,64	59,22	234,02	181,58	52,44
5	III	С.-Петербурга	152,49	50,78	101,71	219,10	116,98	102,12
6		Москвы. . .	136,96	85,01	51,95	195,26	150,81	44,45
7	IV	С.-Петербурга	126,20	46,48	79,72	164,70	103,33	61,37
8		Москвы. . .	115,96	75,30	40,66	146,82	131,05	15,77
9	V	С.-Петербурга	100,02	41,42	58,60	132,05	84,10	47,95
10		Москвы. . .	92,34	62,81	29,53	117,75	105,49	12,26
11	VI	С.-Петербурга	92,08	38,13	53,95	132,05	72,97	59,08
12		Москвы. . .	77,76	55,24	22,52	117,75	90,08	27,67
13	VII	С.-Петербурга	76,98	36,11	40,87	110,29	65,72	44,57
14		Москвы. . .	65,04	50,27	14,77	98,37	79,98	18,39
15	VIII	С.-Петербурга	69,43	34,84	34,59	99,41	61,81	37,60
16		Москвы. . .	58,69	47,68	11,01	88,68	74,68	14,00
17	IX	С.-Петербурга	61,88	33,83	28,05	88,57	58,22	30,35
18		Москвы. . .	52,33	45,23	7,10	78,99	69,63	9,36
19	X	С.-Петербурга	61,22	31,96	29,26	88,57	52,53	36,04
20		Москвы. . .	51,77	41,25	10,52	78,14	62,82	15,32
21	XI	С.-Петербурга	53,25	31,13	22,12	76,09	50,29	25,80
22		Москвы. . .	45,07	39,18	5,89	67,92	58,33	9,59
23	XII	С.-Петербурга	40,31	29,78	10,53	57,44	45,02	12,42
24		Москвы. . .	34,17	35,82	—1,65	51,31	51,06	0,25

му предприятию, в связи с постройкой будущей таможни и со всеми прочими принадлежностями порта и гавани, не вводятся в расценочную ведомость стоимости сооружения ж. дороги, но имеют составить предмет особого с правительством соглашения.

Результаты расценочной ведомости. На основании расценочной ведомости, потребный собственно для сооружения Полярно-Уральской ж. дороги строительный капитал определяется в 21 200 000 руб., что составит на версту – 53 000 руб.

К сему добавляется:

1. на разные станционные разгрузочные приспособления, на приобретение инвентарного имущества порта и гавани и на устройство речных пристаней – 3 000 000 руб.

2. на устройство элеваторов – 4 000 000 руб.

3. тоже – электрических станций – 800 000 руб.

4. тоже – телеграфных и телефонных сообщений между концевыми станциями, Усть-Цыльмою и с. Самаровским – 500 000 руб.

5. на устройство двух поселков – 2 800 000 руб.

Всего 11 100 000 руб.

6. оборотный капитал – 500 000 руб.

7. на уплату процентов и погашение капитала по облигациям в продолжение $3^1/_2$ лет сооружения дороги – 2 700 000 руб.

8. расходы по вчинению предприятия и реализации строительного капитала и проценты на акции во время производства работ – 4 500 000 руб.

Всего – 40 000 000 руб.

или на версту дороги – 100 000 руб.

Капитал сей имеется в виду реализировать:

а) выпуском 20 000 акций, нар. ценою по 500 руб. каждая, на общую

сумму – 10 000 000 руб.;

б) выпуском 120 000 шт. не гарантированных правительством облигаций, из 5 % интереса и погашения, нар. ценою по 250 руб. каждая на – 30 000 000 руб.

Итого – 40 000 000 руб.

Остаётся присовокупить, что изложенные выше соображения и выводы основаны, между прочим, на подробных изысканиях, произведенных в 1900 году, как для выбора оконечных пунктов[29] и установления общего направления Полярно-Уральской ж. дороги, так равно для выяснения экономических условий её сооружения, и что, таким образом, имеется уже твердая почва к тому, чтобы отнестись к рассматриваемому вопросу с полною объективностью, без которой немыслимо успешное начинание и, тем

[29] Как приведено выше, в первый год по открытии на дороге движения предположено перевезти всего 24 млн пуд. отпускных грузов. Относя на долю зерновых продуктов, леса, металлов и т.п. грузов 60 %, т.е. 14 400 000 пуд., провозная плата их может быть принята в 1/45 к. с пудо-версты, тогда как для остальных 9 600 000 пуд. она составит на круг 1/24 к. Этому будет соответствовать, за все расстояние, попудная плата в 9 и 17 коп. Прибавляя к сим ставкам экспедиционный сбор, в размере 1,50 и 1,75 коп. (см. прил. 4-ое), полные провозные платы составят: 10,50 и 18,75 коп. за пуд.

более, осуществление столь серьёзного предприятия, как предстоящее.

Финансовые результаты эксплуатации. Согласно приведенным выше соображениям и данным, ожидаемые по эксплуатации денежные обороты представятся в следующем вид:

Валовой доход.

1. Выручка от провоза по дороге, протяжением 400 верст:

а) грузов отпускных[4], а именно: разных хлебных грузов, леса, кам. угля

и пр. 14 400 000 п. х 10,50 коп. = 1 512 000 руб.

остальных грузов вывоза,

9 600 000 п. х 18,75 коп. = 1 800 000 руб.

б) грузов ввозных,

6 400 000 п. х 28,75 коп[30].= 1 725 000 руб.

Всего от провоза 30 млн пуд. – 5 037 000 руб.

2. Разные дополнительные доходы[31] – 250 000 руб.

3. Доход от пропуска грузов через элеваторы и от прочих механических манипуляций:

14 400 000 п. х 2,00 коп. = 288 000 руб.

Всего – 5 575 000 руб.

4. Телеграфный сбор от побочных линий (Варандей–Усть-Цыльма и «Соболь»–Самарово – 40 000 руб.

Итого – 5 615 000 руб.

на версту – 14 037,50 руб.

Расход.

Таковой, собственно по эксплуатации дороги, принимается на круг в 50 % от валового дохода[32] (кроме телеграфного сбора от побочных линий) и посему составит: 5 575 000 руб. х 0,50 коп. = 2 787 500 руб.

На содержание и ремонт станционных перегрузочных приспособлений в оконечных пунктах дороги, речных пристаней, а также

[30] Означенные грузы таксируются по 1 до VII кл. общего тарифа, т.е., кр.ч., по1/15 коп. с пудо-версты, что, за все расстояние, составит: 27 коп. +1,75 коп.=28,75 коп.

[31] Сюда главным образом относятся: 1) сбор с перевозок в служебных поездах: пассажиров, багажа, посылок и товаров большой скорости; с поштучных перевозок; за перевозку почты и воинской клади; с животных и пр. (60 000 руб.); 2) разные статьи дохода: за пользование водоснабжением, товарными платформами, станционными дворами, путями и пр.; за отдачу в наём помещений и земель; сбор с линейного телеграфа; доход от продажи старого имущества и другие поступления (50 000 руб.); 3) доход по финансовым и дополнительным оборотам и предприятиям (40 000 руб.); 4) доход от таксировки служебных перевозок (80 000 руб.), и 5) доход с телеграфно-телефонного сообщения по новой линии (20 000 руб.), – всего 250 000 руб.

[32] Такой размер общего расхода не может считаться, в данном случае, преуменьшенным, если принять в соображение не только экономический строй эксплуатации Полярно-Уральской ж. дороги – в особенности же её службы движения и тяги, с сравнительно ограниченным личным составом, вследствие исключения из круга её деятельности правильного пассажирского и всякого местного движения, – но и другие крайне выгодные условия, присущие рассматриваемому пути: возможность самой интенсивной утилизации подвижного состава провозом отпускных и ввозных грузов по всей длине дороги; умеренный расход на содержание и ремонт пути, обусловленный солидною конструкцией последнего, и прочих сооружений дороги; сравнительную дешевизну главных строительных материалов и топлива; наконец – и на это должно быть положено особое ударение – полную изолированность рассматриваемой дороги и, посему, независимость её от многих факторов, стесняющих хозяйство прочих ж. дорог.

побочных телеграфных линий – 200 000 руб.[33]
итого – 2 987 500 руб.
на версту – 7 468,75 руб.

Чистый доход.

Всего 5 615 000 руб. – 2 987 500 руб. = 2 627 500 руб.
на версту – 6 568,75 руб.

Распределение чистого дохода.

На уплату 5 % интереса и погашения капитала по облигациям в сумме 30 000 000 руб. – 1 500 000 руб.

В запасный капитал (10 % от чистого дохода):
2 627 500 руб. х 0,10 = 262 750 руб.
всего – 1 762 750 руб.
а потому остаток чистой прибыли составит:
2 627 500 руб. – 1 762 750 руб. = 864 750 руб.
а на 10 млн руб. акционерного капитала – 8,65 %.

Если такой результат, с первого же года открытия по дороге движения, заслуживает внимания, в особенности при той осторожности заданий, которая поставлена в основу расчетов, то есть основание предполагать, что, с увеличением движения, чистый доход дороги со временем также возрастет, и тем скорее, чем успешнее разовьется пароходство по сибирским водным сообщениям и Северному морю, в связи с расширением морского коммерческого порта (в Варандейской бухте) и Обской гавани, с разгрузочными в них приспособлениями.

К вопросу о сооружении морского порта и речной гавани в конечных пунктах

Выше было указано, что к числу добавочных сооружений и работ, вызываемых местными условиями будущей эксплуатации рассматриваемого рельсового пути, относится также устройство в Варандейской бухте Северного Ледовитого океана морского порта, а в противоположном конце дороги, при впадении р. Собь в Большую Обь, речной гавани.

Эти капитальные сооружения не были введены в расценочную ведомость Полярно-Уральской ж. дороги на том основании, что они необходимы не только для надобностей частного предприятия, но, главным образом, для развития судоходства и торговли на севере России, и потому сим сооружениям присущ характер общегосударственных построек, возводимых, в большинстве случаев, самим правительством.

При нормальных условиях это, вероятно, имело бы место и в настоящем случае; принимая однако во внимание нынешнее финансовое положение государства, а с другой стороны – невозможность ведения правильной по указанному пути эксплуатации, без снабжения его, в то же время, такими приспособлениями, которые обеспечивали бы за ним беспрепятственный вывоз и подвоз грузов водою, остается один лишь исход: предоставить выполнение сказанных сооружений также частной инициативе.

Понятно, что потребные для сего значительные денежные затраты не могут быть отнесены на счет строительного капитала Полярно-Уральской ж. дороги, так как соответственные суммы предназначены исключительно для устройства рельсового пути, со всеми, и без того, многочисленными добавочными сооружениями и обзаведениями[34], тогда как морской порт и речная гавань, к которым, быть может, будет присоединена и таможня, суть постройки правительственной[35], подлежащие возведению на особые ресурсы.

К таким ресурсам всего правильнее отнести т.н. портовые доходы, а именно: попудный сбор со всех пропускаемых через морской порт грузов, и корабельный – с каждого из приходящих в порт и из него отходящих судов. Эти сборы, взимаемые с 1902 года во всех портах Империи на одинаковых началах и по равным ставкам, составляют ныне: первый, т.е. попудный – от 0,25 до 1,00 коп. и корабельный – на круг 2,50 коп. или в сложности – от 2,75 до 3,50 коп., с пуда. С увеличением же попудного сбора для Варандейского порта на 0,50 коп.,

[33] Из них собственно на содержание и ремонт станционных разгрузочных приспособлений, инвентарного имущества и пр. – 100 000 руб. и столько же на содержание побочных телеграфных линий.

[34] Как усматривается из расценочной ведомости, стоимость устройства собственно самой дороги не превысит с версты 53 000 руб., тогда как на добавочные постройки, обзаведения и расходы предвидено, сверх того, 11 100 000 руб., или на версту – 27 750 руб., т.е. 50 % строительной стоимости дороги.

[35] Неоднократно высказывалась желательность располагать на Самоедском побережье морским опорным пунктом, как для развития нашего рыбного и звериного промыслов, так и для содействия морским экспедициям для исследования Севера Сибири. В сих видах Варандейский порт будет иметь выдающееся значение, в особенности если принять во внимание близость его к устью Печоры и к Карскому морю.

средний портовый сбор составить кр.ч. 3,50 коп[36].

Так как в настоящее время невозможно определить с точностью необходимый для постройки морского коммерческого порта и речной гавани расход, т.е. стоимость работ дноуглубительных а также, молов, разгрузочных дамб, доков, маяков и пр., равно стоимость разных обзаведений, как то землечерпательных машин и землесосов, пароходов, барок, ледорезов и прочих снарядов и принадлежностей порта и гавани, кроме введённых уже в расценочную ведомость собственно для надобностей железной дороги, – то означенный расход устанавливается пока в размере 10 млн руб., включительно расхода на администрацию и отчислений на уплату, за время производства работ, процентов и погашения на затраченный капитал. Принимая за сим портовые доходы кр.ч. в 3,50 коп. с пуда, а средний грузооборот в 30 млн пуд., валовой портовой сбор будет составлять не менее 1 000 000 руб. в год.

При таких условиях Общество Полярно-Уральской ж. дороги, с принятием на себя устройства морского порта и речной гавани, в состоянии будет – не обременяя государственного бюджета – возвести и оборудовать означенные сооружения одновременно с постройкой железной дороги, что, в данном случае, является не только желательным, но и непременным условием осуществления рассматриваемого предприятия, так как иначе правильная эксплуатация была бы неосуществима.

Остаётся присовокупить, что согласно вышеизложенному, самая отчётность по производству соответственных работ и связанных с ними расходов должна быть отделена от таковой по сооружению железной дороги; но, дабы не обременять, вместе с тем, хода работ излишними формальностями, казалось бы всего уместнее, по составлению подробных проектов и смет устройства морского порта и речной гавани, и по рассмотрении и утверждении их правительством, предоставить Обществу Полярно-Уральской ж. дороги право самостоятельного распоряжения установленными кредитами, наравне с производством расходов по постройке самой железной дороги, с тем, чтобы суммы, предназначенные для порта, гавани и их принадлежностей, отнюдь не употреблялись для посторонних надобностей[37].

Ближайшие, по сему предмету определения и, в том числе, порядок взимания портовых сборов, имеют быть оговорены в уставе Общества или изложены в особом к нему добавлении.

Докладная записка инженер-механика Е. К. Кнорре, представленная Министру Путей Сообщения

Вот её содержание, объясняющее как отношение г. Кнорре к г-ну Голохвастову, так и отношение г-на Голохвастова к данному делу.

«Ссылаясь на неоднократные ходатайства свои о разрешении устройства железной дороги общего пользования между Самоедским берегом Северного моря и устьем р. Соби и принимая также во внимание весьма важное значение сей линии, в особенности в настоящее время, когда она могла бы оказать государству, даже до полного её окончания, большую услугу, облегчением воинских перевозок с Дальнего Востока в Европейскую Россию, предоставлением многим тысячам рабочих верного заработка и развитием переселенчества в Сибири, нижеподписавшийся позволяет себе снова беспокоить Ваше Сиятельство почтительнейшею просьбою об оказании возможного содействия к скорейшему осуществлению указанного пути сообщения».

«Рассчитывая, даже при настоящем положении денежного рынка, реализировать строительный капитал без всякой гарантии со стороны правительства, нижеподписавшийся ограничивается испрошением лишь права на беспошлинный ввоз из-за границы потребных для сооружения дороги строительных материалов и принадлежностей, основываясь на такой же льготе, Высочайше дарованной г. Голохвастову. Дальнейшие основные определения устава общества нисколько не разнятся от условий, установленных для прочих частных железных дорог Империи».

[36] См. выноску 1-ю на стр. 228 в «Жел-дор. Деле» с.г. №№ 37–38.

[37] Такой порядок уже применен при расширении Рижского порта, работы по коему производились и продолжают производиться, главным образом, распоряжением местного биржевого комитета.

«На основании произведенных в 1900 г. инженером п.с. Гетте изысканий, стоимость предприятия определилась, при всей осторожности заданий, в крайне умеренных размерах: собственно железнодорожный путь, протяжением 400 верст, расценивается в 51 тыс. руб. с версты (всего в 20 400 000 р.); со стоимостью же портовых приспособлений, элеваторов, электрических станций, телеграфного сообщения с с. Усть-Цыльмою и Тобольском и устройством в оконечных пунктах дороги двух поселков потребуется 75 425 руб. на версту, а всего с расходами на курсовые потери и на уплату процентов по облигациям во время сооружения дороги – 36 млн рублей. При этом пропускная способность проектируемой линии рассчитана на 120 млн пуд. в год, а провозоспособность – на 40 млн пудов».

«К сему нижеподписавшийся позволяет себе присовокупить, что последовавшее в четвертый раз, в силу Высочайшего разрешения, продление г-ну Голохвастову права на сооружение и эксплуатацию Обской ж. дороги частного пользования обусловлено представлением им результатов изысканий ко 2 апреля 1906 года; а так как к производству сих изысканий г. Голохвастов – после 18-летнего бездействия – все еще не приступил, то – как это доказывает его последнее ходатайство – он никоим образом не в состоянии будет исполнить своих обязательств к указанному времени, точно так же, как это имело место и ранее».

«Между тем, с приступом к необходимым мероприятиям нынешнею осенью, образуемое Общество Полярно-Уральской ж. дороги общего пользования получило бы возможность использовать весь рабочий период будущего года, как для производства окончательных изысканий, со съемкой и изучением соответственной части Самоедского побережья, так и для постройки поселков, проведения телеграфных линий и пр., без чего нельзя было бы открыть строительных работ, с полною гарантией их успешного исполнения. Присовокупляя к сему: 1) что предположенный Обский путь частного пользования не может иметь ни для государства, ни для торговли Сибири существенного интереса, так как исключает возможность пользоваться им кому бы то ни было, за исключением собственника, и 2) что предоставленное г. Голохвастову разрешение на постройку частной дороги не лишает Правительство права на выдачу концессии на сооружение и эксплуатацию путей параллельных и с первою конкурирующих, – как это оговорено в первом данном г. Голохвастову разрешении на осуществление его предприятия, – нижеподписавшийся покорнейше просить Ваше Сиятельство не отказать в уравнении прав всех причастных к делу лиц, испрошением Высочайшего Государя Императора разрешения к допущению его образовать ныне же частное Общество Полярно-Уральской ж. дороги и, по утверждении в узаконенном порядке устава Общества приступить вслед затем к производству работ».

Последняя докладная записка относится еще ко времени бытности министром п.с. князя М. И. Хилкова. Льготы, о которых просит в этой записке Е. К. Кнорре, признаны были возможными и целесообразными Комиссией о новых железных дорогах в марте 1907 года (см. Жел.-дор. Дело с.г. стр. 214), т.е. уже при втором преемнике покойного князя. Нынешний Министр путей сообщения, Ст. Секр. С. В. Рухлов, в уважение трудов П. Э. Гетте оказал могущественную поддержку вдове его г-же Гетте по начётам Государственного Контроля. Из этих фактов можно, очевидно, заключить, что как личные труды П. Э. Гетте, так и совместные с Е. К. Кнорре, по общему им делу, удостоивались сочувствия со стороны правительства, и если заботы этих высокопочтенных предпринимателей не осуществились на деле, то неуспех их проекта Полярно-Уральской ж. дороги надо искать вне их – в препятствиях, чинимых их конкурентом г-м Голохвастовым, ничего серьезно не сделавшим по составлению своего проекта и только злоупотребившим Высочайше дарованными ему милостями по отсрочкам. Остается искренно желать, чтобы таких лиц в железнодорожной предприимчивости не являлось, чтобы судьба дала наконец Е. К. Кнорре осуществить Полярно-Уральское дело его и чтобы даже помещённая [в журнале] заметка о пароходных путях в северных водах послужила по возможности ему на пользу.

(«Железнодорожное Дело» 1912 год, № 33 С. 194–196, № 37–38 С. 227–230, № 40 С. 239–243) ●