

26361.

І. ТЯБУРНО.



с. # 96

„НОВАЯ ПАНАМА—

33079.

Н. А. ДЕМЧИНСКАГО.“



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1910.

26366

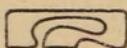
І. ТЯБУРНО.



„НОВАЯ ПАНАМА—

230/24

Н. А. ДЕМЧИНСКАГО.“



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1910.

39

БИБЛИОТЕКА ИЗО СССР

82001

I.

— Новая панама! Новая панама, 20 копѣекъ! Новая панама!—выкрикивали продавцы газетъ, и публика, падкая до скандала, раскупала рекламируемую брошюру.

Мнѣ бросилось въ глаза такое необычное у насъ рекламированіе предлагаемой брошюры, по выкрикиваемому заглавію—брошюры общественнаго значенія. Я не падокъ до такого рода литературы, весьма часто преслѣдующей инья цѣли, чѣмъ тѣ, которыя излагаются въ этихъ произведеніяхъ, но, тѣмъ не менѣе, купилъ одинъ экземпляръ, полагая, что рѣчь идетъ о злоупотребленіяхъ на Бугульминской ж. д., ставшихъ уже достояніемъ слѣдственной власти.

Прочитавъ заглавіе, я изумился, что брошюра, авторъ которой оказался—извѣстный нашъ „угадыватель погоды“ Н. А. Демчинскій, трактуетъ о злоупотребленіяхъ на Армавиръ - Туапсинской ж. д.,

общество которой только что успѣло образоваться.

Подъ впечатлѣніемъ прочитаннаго заголовка приобрѣтенной за 20 коп. брошюры Н. А. Демчинскаго, невольно лѣзла мысль о нашемъ общественно-государственномъ неустройствѣ, о томъ, какъ у насъ за послѣднее время не удается ничего создать, ничего не клеится. Намъ необходимо строить желѣзныя дороги и много тысячъ верстъ нужно строить, чтобы поставить нашу экономическую жизнь въ надлежащія условія. Только что образовались три новыхъ общества,—Армавирь-Туапсинской, Ейской и Бугульминской ж. д., капиталисты охотно начали вкладывать свои капиталы въ русское желѣзнодорожное строительство, и вотъ тебѣ, какъ говорится, первый блинъ и комомъ, да не одинъ первый, а два. Кому-же, рассуждалъ я, при такихъ условіяхъ захочется вкладывать свои сбереженія въ наше желѣзнодорожное дѣло. Это съ одной стороны. А съ другой, неужели-же такъ извратилось наше общество, что нельзя создать ни одного дѣла безъ того, чтобы не обворовали его.

Если это дѣйствительно такъ, если дѣйствительно чувство порядочности такъ из-

вратилось, то становится жутко,—куда за-
вестъ насъ такой упадокъ.

Придя домой, я занялся изученіемъ
купленной брошюры. Брошюра неболь-
шая—48 страницъ. Эффектная обложка,
бьющее въ глаза названіе—„Новая пана-
ма—Армавирь-Туапсинская ж. д.“. Авторъ
Н. А. Демчинскій. Прекрасная бумага, хо-
рошее изданіе, цѣна 10 коп., но затѣмъ
10 коп. перечеркнуто и надписано 20 коп.

Мнѣ припомнились всѣ мытарства, кото-
рымъ подвергались въ теченіе слишкомъ
двадцати лѣтъ мѣстные жители—закубан-
скіе казаки, хлопотавшіе объ этой дорогѣ.
Мнѣ вспомнились всѣ козни и противодѣй-
ствія заправиль Общества Владикавказской
жел. дороги противъ осуществленія проси-
мой казаками линіи. Мнѣ вспомнилось, что
тотъ-же Н. А. Демчинскій уже выступалъ
въ печати противъ осуществленія этой
дороги, выступалъ въ то время, когда еще
не „свершилась“ описываемая имъ панама.
Эти воспоминанія заставили меня отнестись
съ особымъ вниманіемъ и осторожностью
къ произведенію нашего знаменитаго „окучи-
вателя“.

Содержаніе брошюры произвело на меня
самое тягостное впечатлѣніе. Я пришелъ

къ убѣжденію, что „панама“ дѣйствительно существуетъ, но не та, о которой проповѣдуетъ авторъ брошюры, а другая— „нравственная панама“.

Если, по прочтеніи произведенія г. Демчинскаго, я рѣшился написать настоящую брошюру, то исключительно въ цѣляхъ правильнаго освѣщенія затронутаго вопроса—въ цѣляхъ выясненія истины. Писанія, подобныя писаніямъ г. Демчинскаго, если въ нихъ извращены факты и суть, независимо отъ вреда, который они приносятъ, компрометируя полезное дѣло и полезныхъ дѣятелей, приносятъ еще болѣе глубокой вредъ общегосударственнаго характера. Они компрометируютъ русскіе нравы, подрываютъ престижъ правительства и кредитъ государства. Ни на минуту не задумался бы я надъ защитой обычая невынесенія сора изъ избы и, ради мнимаго и фальшиваго престижа власти, прикрытія злоупотребленій. Наоборотъ, всякое дѣйствительное злоупотребленіе, кѣмъ-бы оно ни творилось, должно быть публично заклемено и раскрывать его должно правительство, престижъ котораго отъ этого усиливается. Но литературныя произведенія, подобныя брошюрѣ г. Демчинскаго, обличаютъ прави-

тельство въ непростительномъ легкомыслии
Въ самомъ дѣлѣ, если все, написанное
г. Демчинскимъ, было-бы правдой, то что
можно подумать о правительствѣ, ввѣряю-
щемъ народно-государственные интересы
лицамъ, способнымъ только воровать, и ка-
кимъ кредитомъ можетъ пользоваться госу-
дарство, руководимое такимъ правитель-
ствомъ?

Вотъ въ этомъ и заключается усмотрѣн-
ная мною въ брошюрѣ *нравственная па-
нама*,—она заключается въ томъ, что, ради
интересовъ тѣхъ или другихъ лицъ и пред-
пріятій, не только клеймятся неповинные
дѣятели, но и приносится въ жертву доброе
имя и кредитъ государства.

II.

Въ первой главѣ своей брошюры г. Демчинскій говоритъ, что правительство сдѣлало большую ошибку, чтобъ не сказать болѣе,—преступленіе, разрѣшая постройку самостоятельной желѣзнодорожной линіи отъ ст. Армавиръ до г. Туапсе на берегу Чернаго моря. Проведеніе такой линіи идетъ въ разрѣзъ, по мнѣнію г. Демчинскаго, какъ съ мѣстными, такъ и съ государственными интересами;—линія эта не обслужитъ въ достаточной мѣрѣ прорѣзываемый край и нанесетъ государственному казначейству большой ущербъ, такъ какъ во все время своего существованія эта линія будетъ нуждаться въ приплатѣ по государственной гарантіи. Между тѣмъ, край этотъ несравненно лучше и полнѣе былъ-бы обслуживаемъ проектированными, параллельно съ Армавиръ-Туапсинской дорогой, подъѣздными путями Общества Владикавказской ж. д. Къ этой главѣ при-

ложена и соответствующая карта съ указаніемъ этихъ вѣтвей. Г. Демчинскій указываетъ, что на сооруженіе двухъ вѣтвей: Майкопъ-Васюринская—80 верстъ и Армавиръ-Каланджинская—82 версты, потребовалось-бы 5.810.000 рублей, тогда какъ на постройку Армавиръ-Таупсинской ж. д. требуется свыше 40 милліоновъ. „Вотъ, во что уже обошлась келейность!“—патетически восклицаетъ г. Демчинскій.

Пользуясь приложенной къ брошюрѣ картой, попробуемъ подсчитать дѣйствительныя выгоды населенія, при осуществленіи проекта Общества Владикавказской ж. д., столь защищаемаго г. Демчинскимъ, т. е. при постройкѣ, вмѣсто магистральной линіи, подъѣздныхъ путей.

Если сказанные два подъѣздныхъ пути могли-бы лучшимъ способомъ обслужить край, какъ то утверждаетъ г. Демчинскій, то очевидно, что по этимъ вѣтвямъ направилось-бы не меньшее количество грузовъ, чѣмъ оно исчислено по Армавиръ-Таупсинской ж. д., за исключеніемъ, понятно, грузовъ транзитныхъ. На Таупсинской ж. д. исчислено къ перевозкѣ мѣстныхъ грузовъ 38,4 милліоновъ пудовъ, при средней тарифной ставкѣ $\frac{1}{31}$ и общей суммѣ провозной

платы—1.783.887 р., изъ коихъ станціонныхъ сборовъ 244.528 р. Пробѣгъ этихъ грузовъ, направляемыхъ по подъѣзнымъ путямъ къ Новороссійску, для Майкопскаго раіона составилъ-бы около 200 верстъ, а для станицы Калладжинской—360 верстъ, въ среднемъ около 280 верстъ, что, при той-же средней тарифной ставкѣ, дастъ по проекту Владикавказскаго Общества общую провозную плату для сказанныхъ грузовъ 3.414.000 руб. (тарифъ 3.170.000 и станціоннаго сбора 244.000 руб.).

Отсюда мы видимъ, что выгода населенія отъ рекомендуемаго г. Демчинскимъ проекта заключалась-бы въ ежегодной переплатѣ 1.630.000 рублей.

Ну, а казна что выгадала-бы отъ осуществленія проекта Владикавказской ж. д.?!

Изъ приведеннаго средняго пробѣга 280 верстъ на существующія линіи Общества относилось-бы 240 верстъ, т. е. 85% пробѣга, или 1.385.000 рублей. Расходы, зависящіе отъ движенія, на Владикавказской ж. д. составляютъ 36% отъ валового дохода, т. е. Общество Владикавказской ж. д. получало-бы перевыручку въ годъ около 1 милліона рублей, каковая перевыручка ежегодно увеличивалась-бы, и къ сроку выкупа дороги казна должна была-бы, выкупая ее,

переплатить лишнихъ 15—20 милліоновъ рублей.

Вотъ въ чемъ выразилась-бы выгода казны.

Объ экономическомъ и государственномъ значеніи Армавирь-Туапсинской ж. д. врядь-ли кто, кромѣ г. Демчинскаго, сталь-бы спорить. Даже предсѣдатель правленія Владикавказской ж. д., который всѣми средствами боролся противъ осуществленія этой линіи, въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 6 марта 1908 года (помѣщено въ протоколѣ засѣданія) заявилъ, что онъ не можетъ возражать противъ очевиднаго экономическаго значенія Армавирь-Туапсинской ж. д. Достаточно посмотреть на карту, сказалъ онъ, чтобы убѣдиться въ этомъ. Въ самомъ дѣлѣ, достаточно одного этого взгляда на карту, чтобы убѣдиться, что разрѣшенная Армавирская ж. д. сильно сокращаетъ разстояніе къ Черному морю для грузовъ изъ Сѣвернаго Кавказа, что Сѣверный Кавказъ получить самостоятельный портъ, что Армавирская дорога явится головнымъ участкомъ будущей Черноморской ж. д., безъ которой это цвѣтущее и благодатное побережье, наша Ривьера, развиваться не можетъ, и что эта

будущая Черноморская дорога, благодаря строящейся Армавирской, сокращается на 190 слишкомъ верстъ. Но и до постройки Черноморской дороги, для Черноморскаго побережья Армавирская дорога съ устройствомъ порта въ Туапсе имѣеть большое значеніе—въ сущности, наша Черноморская Ривьера начинается въ Туапсе. Въ настоящее время на Черноморскомъ побережьѣ отъ Новороссійска до Поти не имѣется ни одного мало мальски оборудованнаго порта. Бываетъ, что мѣсяцами пароходы не въ состояніи зайти ни въ одинъ изъ портовъ побережья, и пассажиры только и дѣлають, что проѣзжаютъ мимо мѣсть, гдѣ имъ нужно остановиться. Съ грузомъ происходитъ то-же самое. Главный грузъ Черноморскаго побережья—свѣжіе фрукты, которые зачастую загнивають, прежде чѣмъ успѣють быть погруженными на пароходъ. Устройство хорошо оборудованнаго порта въ Туапсе само по себѣ уже повліяетъ на развитіе жизни на побережьѣ.

Затѣмъ г. Демчинскій жалуется на то, что магистральная линія Армавирь-Туапсе минуетъ Майкопъ. По меньшей мѣрѣ странная ламентация. При постройкѣ отдѣльной вѣтви отъ Майкопа на Владикавказскую

ж. д.—при длинѣ пробѣга до порта Новороссійскаго 238 верстѣ—майкопцы, по увѣренію Г. Демчинскаго, были-бы осчастливлены, а при отдѣльной вѣтви отъ Майкопа на Армавирскую магистраль, съ пробѣгомъ до порта Чернаго моря всего 124 версты вмѣсто 238, майкопскій районъ, по его же мнѣнію, окажется въ отвратительнѣйшемъ положеніи. Относительно Каланджинской станицы: пробѣгъ грузовъ при посредствѣ вѣтви къ Владикавказской ж. д. былъ-бы 399 верстѣ, а при постройкѣ вѣтви къ Армавирской ж. д.—это разстояніе не превысило бы 250 верстѣ, между тѣмъ оказывается, что въ первомъ случаѣ Каланджинская станица была-бы облагодѣтельствована Обществомъ Владикавказской ж. д., а во второмъ—горько обижена.

Въ дальнѣйшемъ мы увидимъ, какъ почтенный „предсказатель погоды“ жонглируетъ цифрами, данными и здравымъ смысломъ.

III.

Во второй главѣ брошюры А. Демчинскаго развертывается сущность панамы. Здѣсь представлена преступная дѣятельность одного изъ инициаторовъ Армавирь-Туапсинской ж. д.—атамана станицы Родниковской, А. Переясловскаго. Этотъ атаманъ, какъ его именуетъ г. Демчинскій—бравый атаманъ въ кавычкахъ, выпустилъ воззваніе къ своимъ землякамъ, убѣждая ихъ подписаться на акціи Армавирь-Туапсинской ж. д. и сдѣлаться, такъ сказать, хозяевами ея, не давая завладѣть ею иностранцамъ, которые, конечно, мало будутъ заботиться объ интересахъ населенія.

Между тѣмъ воззваніе г. Переясловскаго написано крайне неумѣло, наивно и неубѣдительно и, понятно, оно не имѣло значенія и не оно убѣдило казаковъ подписаться на 2 милліона акціонернаго капитала Армавирь-Туапсинской ж. д. Иныя побужденія руководили здѣсь казаками.

На своемъ горбу они испытали заботу объ ихъ интересахъ Общества Владикавказской ж. д. Казаки, за долгій періодъ монопольнаго хозяйничанія Общества Владикавказской ж. д., имѣли время научиться цѣнить благодѣтельную заботу о нихъ „домашнихъ иностранцевъ“, и чтобъ избавиться отъ такихъ благодѣтелей, казаки готовы были вложить въ акціи Армавирской дороги не только свои сбереженія, но и послѣдніе гроши.

Г. Демчинскій приводитъ выдержки изъ корреспонденціи нѣкоего „казака“, осуждающаго дѣйствія какъ сказаннаго атамана, такъ и, вообще, инициаторовъ Армавирской ж. д. Но такихъ „казаковъ“ и во время хлопотъ о разрѣшеніи постройки Армавирской ж. д. и во время реализаціи самага дѣла было не мало и на мѣстѣ въ Закубаньи и въ Петербургѣ. Эти „казаки“ на мѣстѣ убѣждали казаковъ довѣриться Обществу Владикавказской ж. д., которое только и заботится объ ихъ интересахъ, и потому въ теченіе слишкомъ двадцати лѣтъ съ презрѣніемъ отвергало мольбы казаковъ вывести ихъ изъ непролазной грязи постройки какой-бы то ни было желѣзной дороги, и лишь только тогда, когда вопросъ

слишкомъ обострился, рѣшилось бросить населенію Закубанья кость, о которую казаки могли лишь сломать свои зубы. Эти-же „казаки“ въ Петербургѣ въ сферахъ, въ обществѣ, и въ прессѣ изъ кожи лѣзли вонъ, чтобы дискредитировать дѣло, о которомъ болѣе двадцати лѣтъ хлопотали кубанскіе казаки. Когда-же правительство разрѣшило вопросъ въ пользу ходатайства казаковъ, тѣ-же „казаки“ стали агитировать на мѣстѣ противъ участія мѣстныхъ жителей въ реализаціи потребнаго акціонернаго капитала. Другіе-же „казаки“ агитировали въ частныхъ кредитныхъ учрежденіяхъ Петербурга противъ участія ихъ въ реализаціи капитала для Армавирской ж. д. Но когда одинъ изъ банковъ, а именно Русско-Китайскій, не поддастся этой агитаціи и взялся реализовать нужный капиталъ для Армавирской ж. д., то тѣ-же „казаки“ съ мѣста начали писать инсинуаціи, а другіе „казаки“ въ Петербургѣ ихъ перепечатывать съ соотвѣтственными комментаріями.

И это называется служить общественному дѣлу.

Участіе мѣстныхъ средствъ въ образованіи акціонерныхъ капиталовъ на желѣз-

ныя дороги, составляющихъ небольшую часть всей потребной на сооруженіе линіи суммы (въ данной Армавирской дорогѣ $\frac{1}{9}$ всѣхъ затратъ), является въ высшей степени разумнымъ и цѣлесообразнымъ принципомъ. Въ самомъ дѣлѣ: кому лучше знать о собственныхъ интересахъ, какъ не самимъ мѣстнымъ жителямъ. Приобрѣтая акціонерный капиталъ, мѣстные жители становятся хозяевами и распорядителями дороги и, какъ таковые, — вліяющими на дѣла желѣзной дороги исключительно въ интересахъ мѣстнаго населенія. Непосвященному человѣку становится непонятно, почему „казаки“ агитируютъ и ратуютъ противъ этого столь яснаго и понятнаго принципа. Остается одно лишь предположеніе, что „казаки“ эти суть воины особаго рода оружія и служатъ они иному „Богу“. Но казалось-бы дѣло ихъ и ихъ патроновъ уже проиграно: дорога разрѣшена, капиталы реализированы, постройка уже началась и возврата къ взлелѣянному старому проекту быть не можетъ. Такъ о чемъ же они хлопочутъ? Зачѣмъ ломаютъ копья?

Вотъ тутъ-то и есть заковыка. Дѣло Армавирской ж. д. еще не окончено, — оно только начато и будущее впереди. И вотъ

это-то будущее ихъ и тревожить. Съ постройкой Армавирской ж. д. въ царство Владикавказской ж. д. вторглись „варяги“, и этимъ окончилась безконтрольная монополія „домашнихъ иностранцевъ“, доселѣ владѣющихъ сѣвернымъ Кавказомъ. Надо устранить эту опасность для того, чтобы продолжать „володѣть“ богатѣйшей и обширнѣйшей частью русскаго государства.—Есть о чемъ заботиться! Вотъ, гдѣ зарыта собака!

Г. Демчинскій въ своей брошюрѣ высмѣиваетъ воззваніе атамана Переясловскаго, называя его беззастѣнчивой рекламой. Онъ приводитъ нѣкоторыя выраженія изъ воззванія, какъ, на примѣръ: „сдѣлать, однимъ словомъ, *край цвѣтущимъ садомъ, какого не видывала Европа*“, и на это восклицаетъ: — „Вотъ такъ хватилъ“... Кому, кому, а ужъ почтенному Н. А. Демчинскому о рекламѣ слѣдовало-бы поменьше говорить. Атаманъ Переясловскій пустилъ весьма наивную и неумѣлую рекламу, и если-бы онъ былъ знакомъ съ авторомъ брошюры „Новая панама“ и съ нимъ посоветовался-бы, то свое воззваніе составилъ-бы иначе. Онъ гораздо больше общалъ-бы своимъ казакамъ, хотя безусловно не могъ бы столько общать имъ, сколько

обѣщаетъ г. Демчинскій отъ введенія проповѣдываемой имъ системы окучиванія. Понятно, онъ не могъ посулить своимъ землякамъ милліарды пудовъ зерна, которые могутъ получиться отъ „окучиванія“, настолько много зерна, что его хватило-бы не только для всѣхъ жителей земного шара, но и для нѣсколькихъ другихъ планетъ. Не могъ онъ также обѣщать и тѣхъ плодотворныхъ результатовъ, которые можетъ дать точное „предсказаніе погоды“, предсказаній, по которымъ землелашецъ зналъ-бы, въ который день, въ который часъ ему нужно пахать, косить, зналъ-бы, что сѣять и какъ получать вѣрный и безошибочный урожай. Странное дѣло! Неумѣлое воззваніе атамана Переясловскаго, имѣвшее въ основѣ своей реальную сущность, дало ощутительные результаты, тогда какъ рекламы почтеннаго „предсказателя погоды“ и „окучивателя“ таковыхъ результатовъ не имѣютъ:—мужики усиленно выселяются въ Сибирь, а на остающихся въ Россіи крестьянскихъ и помѣщичьихъ земляхъ продолжаютъ пахать по-старому, примѣняя лишь усовершенствованные способы сосѣдей, какъ будто и не слыхали о г. Демчинскомъ и имъ рекламируемомъ „окучиваніи“. Судьба ужъ

такая:—одному везетъ, а другому нѣтъ, хотя г. Демчинскому не слѣдуетъ на судьбу пенять. Реклама его принесла пользу если не населенію, то во всякомъ случаѣ ея изобрѣтателю, и я думаю, что если-бы рекомендуемый Н. А. Демчинскимъ способъ разсмотрѣнія желѣзно-дорожныхъ концессій Г. Думою примѣнить къ его дѣлу, то врядъли онъ пользовался-бы годовыми бесплатными билетами по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ для себя и своихъ агентовъ, и многія другія свалившіяся на него благодати также миновали-бы его и ему осталось-бы лишь одно—роптать на судьбу, давшую Россіи новый строй правленія.

Г. Демчинскій заявляетъ, что казаки, подписавшіеся на акціи Армавирской ж. д., введены въ невыгодную сдѣлку, ибо на свои два милліона рублей, вложенные въ акціи Армавирь-Туапсинской ж. д., они никогда не получаютъ ни одной полушки дивиденда; часть этихъ акцій пріобрѣтена на общественныя деньги, которыя должны служить запасомъ въ случаѣ нужды населенію и потому не могутъ быть вложены въ предприятие невыгодное. Вслѣдствіе этого преступленіе является на лицо, и панамы доказана. Далѣе онъ говоритъ, что, не

внеси казаки этихъ двухъ милліоновъ рублей, Общество Армавирской ж. д. не осуществилось-бы, а отсюда выводъ такой, что Общество Владикавказской ж. д. осталось-бы хозяиномъ положенія, и казакамъ оставалось-бы поклониться въ ноги и просить, какъ милости, о постройкѣ отдѣльныхъ вѣтвей.

Предположимъ на одну минуту, что г. Демчинскій правъ,—что, съ одной стороны, не подпишисъ казаки на акціи, Армавирская ж. д. не осуществилась-бы, а съ другой, что казаки дѣйствительно не получаютъ никакихъ процентовъ на свои деньги.

Въ предыдущей главѣ мы видѣли, что при осуществленіи проекта Владикавказской ж. д., т. е. при постройкѣ двухъ вѣтвей къ Майкопу и станицѣ Каланджинской казаки переплачивали-бы ежегодно за провозъ своихъ грузовъ болѣе $1\frac{1}{2}$ милліона рублей. Такъ, спрашивается, неужели же освобожденіе отъ такой ежегодной переплаты, благодаря постройкѣ Армавирь-Туапсинской ж. д., не является само по себѣ достаточной выгодой на вложенные два милліона рублей въ Армавирскую ж. д., и развѣ казаки не имѣли достаточнаго основанія использовать свои общественныя

сбереженія на такую выгодную для населенія операцію?

Но кромѣ этого существуетъ и другое обстоятельство, побудившее казаковъ способствовать осуществленію Армавирской ж. д. съ отдѣльнымъ портомъ. При сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи мѣстному населенію изъ всей суммы, расходуемой на сооруженіе, перепадаетъ примѣрно отъ 25⁰/₀ до 30⁰/₀. Если-бы осуществился проектъ Владикавказской ж. д., то было-бы израсходовано около 5 милліоновъ рублей и населенію перепало-бы около 1¹/₂ милліона рублей. Теперь-же при сооруженіи Армавирской ж. д., стоимостью около 30 милліоновъ (дѣйствительныхъ), мѣстное населеніе зарабатываетъ около 7¹/₂ милліоновъ рублей, т. е. больше на 6 милліоновъ рублей, другими словами, заработокъ населенія въ три раза превыситъ вложенныя въ акціи Армавирской ж. д. 2 милліона рублей. Затѣмъ запашка земель сильно увеличится, благодаря присутствію жел.-дор. линіи въ мѣстностяхъ, до сихъ поръ находящихся далеко отъ желѣзной дороги. Напрасно г. Демчинскій нападаетъ на атамановъ отдѣловъ за то, что они совѣтовали казакамъ способствовать реализаціи Армавирской ж.

д. Полковникъ Логуновъ и войсковой старшина Вербицкій выказали полное пониманіе дѣйствительныхъ интересовъ населенія, доказавъ, что они пекутся объ этихъ интересахъ. Не одними полицейскими дѣлами должны заниматься атаманы, не въ этомъ только ихъ обязанности, а способствовать всѣми мѣрами процвѣтанію экономическаго быта казаковъ. Не порицанія, а похвалы и благодарности заслуживаютъ подобные полковнику Логуну и Вербицкому администраторы и одобрявшіе ихъ дѣйствія— Намѣстникъ Кавказа и Главное Управленіе казачьихъ войскъ.

Множество всякихъ нелѣпыхъ сплетенъ приводитъ далѣе авторъ, чтобы придать своей брошюрѣ развязность плохого пошиба.

Но вотъ въ 4-й главѣ онъ говоритъ: „Попробуемъ теперь разобраться въ дѣйствительномъ финансовомъ положеніи предпріятія, именуемаго Армавирь-Туапсинской ж. д.“.

Попробуемъ и мы заняться теперь этимъ разборомъ.

IV.

Инженеръ Н. А. Демчинскій ужасается передъ мыслью объ уплатѣ 100 тысячъ рублей за произведенныя изысканія и замѣчаетъ, что предварительныя изысканія сдавались всегда Министерствомъ по 100 рублей съ версты, а въ дѣйствительности, по его мнѣнію, они обходятся въ 30—40 рублей, и потому онъ дѣлаетъ выводъ, что такъ какъ изысканій всего 230 верстъ, то въ сказанную сумму включена оплата какихъ-то побочныхъ услугъ.

Но вѣдь Н. А. Демчинскій—инженеръ путей сообщенія и мнитъ себя опытнымъ инженеромъ; какъ-же это онъ можетъ публично заявлять, что изысканія Армавиръ-Туапсинской ж. д. обошлись въ 30—40 р. съ версты, т. е. въ 10 тысячъ рублей. Одно изъ двухъ: или онъ не имѣетъ понятія о географическомъ положеніи Армавиръ-Туапсинской ж. д., или онъ умышленно извращаетъ факты. Всякій гимназистъ перваго

класса знаетъ, что если проложить линію между Армавиромъ и Туапсе, то эта линія непременно должна пересѣчь Кавказскій хребетъ. А потому надо полагать, что Армавирская дорога горнаго характера. И дѣйствительно, настолько она горная, что на ней приходится строить 6—7 туннелей, чего не встрѣчается ни на одной изъ дорогъ въ Европ. Россіи. Горныя изысканія желѣзныхъ дорогъ нигдѣ и никогда не обходились въ 30—40 р. съ версты. Если г. Демчинскій посмотрѣлъ бы въ отчеты построекъ горныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ напримѣръ: Самаро-Златоустовской, Кругобайкальской и Закавказской, въ горной ея части, то усмотрѣлъ-бы, что стоимость изысканій не исчисляется въ 30—40 и даже въ 100 рублей, а въ 700, 800 и болѣе 1000 рублей съ версты.

Если г. Демчинскій задался благородной цѣлью изобличать злоупотребленія, то къ чему прибѣгать къ такимъ недостойнымъ приемамъ, какъ извращеніе такихъ фактовъ, которые могутъ быть опровергнуты не только всякимъ инженеромъ, а любымъ десятникомъ, знающимъ желѣзнодорожное дѣло. Почему не справился г. Демчинскій въ правленіи Владикавказской ж. д., сколько оно получило

отъ казны за произведенныя имъ изысканія? Навѣрно не меньше, чѣмъ уплатило общество Армавирской жел. дор. (400 руб. съ версты).

„О доходности Армавирь-Туапсинской ж. д., говоритъ г. Демчинскій, не можетъ быть и рѣчи, она вѣчно будетъ убыточна и казна всегда будетъ приплачивать по гарантіи. Тенденціозность исчисленія валового дохода въ 12.225 рублей на версту (доходность исчислена Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ) рѣзко бросается въ глаза“. „Чтобы понять, говоритъ онъ дальше, нелѣпость цифры поверстнаго валового дохода, достаточно привести для сравненія выручки старыхъ, установившихся дорогъ за 1906 годъ, примыкающихъ къ портамъ“. И тутъ-же онъ приводитъ поверстный валовой доходъ четырехъ дорогъ, а именно. Закавказской—10.400 рублей валового дохода на версту, Риго-Орловской—10.700 р. на версту, Юго-Западныхъ — 13.400 р. на версту и Владикавказской 11.600 р. на версту.

Поразительна беззастѣнчивость автора брошюры въ манипуляціяхъ съ цифрами. Откройте статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ 93 за

1906 годъ, и въ таблицѣ IX-ой, стр. 5-я, графа 26, вы найдете, что валовой доходъ на версту Закавказской ж. д. составляетъ 16.885 руб., Риги-Орловской — 16.439 руб., Юго-Западныхъ — 16.193 руб. и Владикавказской — 17.103 рубля.

Г. Демчинскій, приводя искаженные цифры, восклицаетъ: „и эти доходы выручаются при такихъ колоссальныхъ оборудованіяхъ, какъ, на примѣръ, на Юго-Западныхъ дорогахъ, которыя имѣютъ 1560 паровозовъ и 64.320 вагоно-осей“. Но развѣ отъ числа паровозовъ и числа вагоно-осей зависитъ поперстный валовой доходъ дороги? Величина подвижного состава находится въ прямой зависимости отъ длины дороги и размѣровъ движенія по ней. Вотъ, на примѣръ, на Варшаво-Вѣнской ж. д. валовой доходъ составлялъ 31.125 руб. на версту, а между тѣмъ на линіи было всего 543 паровоза и 23.942 вагоно-осей, а на Лодзинской ж. д. валовой доходъ былъ 23.858 руб. на версту, паровозовъ-же на этой линіи было всего 28, а товарныхъ вагоно-осей 1.940.

Затѣмъ необходимо ввести нѣкоторый коррективъ въ доходность сказанныхъ желѣзныхъ дорогъ. Комиссія о новыхъ

желѣзныхъ дорогахъ валовой доходъ для Армавиръ-Туапсинской ж. д. исчислила не для 1906 года, а на первые годы послѣ открытія движенія на ней. Если мы примемъ исчисленіе валового дохода въ 12.225 рублей съ версты на Армавирской ж. д. въ 1914 году, т. е. черезъ годъ послѣ открытія на ней движенія, и проведемъ параллель между этой дорогой и тѣмъ валовымъ доходомъ, который можетъ оказаться въ томъ-же году на сосѣдней съ Армавирской—Владикавказской ж. д., то мы найдемъ, что Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ не такъ уже тенденціозно исчислила этотъ валовой доходъ, какъ то доказываетъ столь страстно г. Демчинскій.

Въ 1899 году поперстный валовой доходъ на Владикавказской ж. д. составлялъ 12.554 рубля на версту, а въ 1906 году этотъ-же валовой доходъ составлялъ 17.103 рубля на версту, т. е. поперстный валовой доходъ за 7 лѣтъ возросъ на 36,3%. Необходимо помнить, что 1906 г. былъ весьма неудачный для желѣзныхъ дорогъ въ смыслѣ эксплуатаціи—годъ послѣ смуты, разстроившей условія движенія. Если примемъ мы этотъ-же процентный ростъ и въ послѣдующіе годы съ 1906 по 1914, то поперстный валовой доходъ

по Владикавказской ж. д. въ 1914 году составитъ болѣе 24.000 рублей на версту, т. е. вдвое больше, чѣмъ онъ исчисленъ на тотъ же годъ для Армавиръ-Туапсинской ж. д.

Критикуя исчисленный валовой доходъ въ 12.225 рублей съ версты, г. Демчинскій патетически восклицаетъ: „и эту сумму долженъ выработать подвижной составъ, котораго по § 6 устава полагается имѣть на 4 пары поѣздовъ!“

„Прекрасная задача для студентовъ-путейцевъ: дорога въ 232 версты имѣетъ затраченный капиталъ въ 37.500.000 рублей и подвижной составъ всего на 4 пары поѣздовъ. Какой валовой доходъ можетъ выработать этотъ подвижной составъ?“

„Если студентъ получить въ рѣшеніи этой задачи хотя-бы только 5.000 рублей, смѣло ставьте ему единицу“.

Да, если студентъ-путеецъ возьмется за рѣшеніе этой задачи, то ему дѣйствительно нужно ставить единицу. Но, а что-же слѣдовало-бы сдѣлать съ тѣмъ учителемъ, который задалъ-бы эту задачу? Осталось-бы лишь сказать: милостивый государь, оставьте институтъ и займитесь предсказываніемъ погоды, можетъ быть на этомъ поприщѣ вы будете имѣть болѣе успѣхъ. Въ самомъ

дѣлѣ, причемъ строительная стоимость дороги и валовой доходъ? Затѣмъ, развѣ валовой доходъ зависитъ исключительно отъ количества перевозимыхъ грузовъ? Если на дорогѣ будетъ перевозиться, скажемъ, 100 милліоновъ пудовъ каменнаго угля по тарифу въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, то это не значитъ, что такой-же валовой доходъ получится, если будетъ перевезено 100 милліоновъ пудовъ мануфактурныхъ грузовъ по тарифу въ $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты, а потому валовой доходъ зависитъ не только отъ числа паръ поѣздовъ на линіи, но и отъ рода перевозимаго груза и примѣняемаго тарифа.

Но я постараюсь разрѣшить задачу, предложенную г. Демчинскимъ. Примемъ въ основаніе ея коэффициентъ, существующій на Владикавказской ж. д., какъ однородной по роду перевозимаго груза съ Армавирской. На Владикавказской ж. д., въ 1906 году имѣлось 811 паровозовъ всевозможныхъ типовъ, включая въ ихъ число паровозы постройки еще 1873—4—5—6 годовъ, т. е. инвалиды, приносящіе дорогѣ не пользу, а убытокъ, всего, слѣдовательно, на версту дороги имѣлось 0,35 паровозовъ. Валовой доходъ на версту составлялъ 17 тыс. рублей, т. е. на каждую тысячу рублей валового

доходо-версть имѣлось 0,0206 паровоза. Принимая этотъ-же коэффициентъ для Армавирской ж. д. при валовомъ ея доходѣ въ 12 тыс. руб. на версту и длинѣ дороги 232 версть, потребовалось-бы имѣть 57 паровозовъ, но такъ какъ на Владикавказской ж. д. имѣется много паровозовъ-инвалидовъ старыхъ конструкцій, малосильныхъ, затѣмъ большое число паровозовъ находится въ большомъ ремонтѣ, а на Армавирской дорогѣ будутъ приобрѣтены лишь сильные паровозы новѣйшаго типа *), которые не потребуютъ большого ремонта въ первые годы, то на первое время эксплуатаціи правильно будетъ вышеприведенный коэффициентъ существующій на Владикавказской ж. д. уменьшить на 30% и число паровозовъ для Армавирской ж. д. будетъ 39 ($0.0206 \times 232 \times 07 = 40$). Товарныхъ вагоновъ въ 1906 г. на Владикавказской ж. д. имѣлось 16.196, или на версту дороги 7 вагоновъ, а на тысячу рублей доходо-версть 0,41 вагонъ. Принимая этотъ коэффициентъ для Армавирской д. потребовалось-бы 1131 вагонъ,

*) Цѣна товарнаго паровоза проектируемаго для Армавирской ж. д. 42000 руб. а на Владикавказской ж. д. паровозы типа и стоимости, не превышающей 33000 руб.,

$$\frac{33000}{42000} = 0.785.$$

а уменьшая 10% на большой ремонтъ (вагоны новые)—нужно всего 1018. По сметѣ же предположено приобрести для Армавирской ж. д. 38 паровозовъ и 1130 вагоновъ, Итакъ, результаты задачи доказываютъ, что проектируемый подвижной составъ на Армавирской ж. д. соответствуетъ исчисленному валовому доходу въ сравненіи съ тѣмъ составомъ и валовымъ доходомъ, существующимъ на Владикавказской ж. д.

Эксплоатаціонный расходъ, комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, для Армавирской ж. д. исчислила въ 45,6% отъ валового дохода. Эта цифра ужасаетъ инженера Н. А. Демчинскаго и по этому поводу онъ отпускаетъ много весьма неостроумныхъ и банальныхъ острогъ. „Помилуйте, говоритъ онъ, гдѣ виданъ такой коэффициентъ? На Балтійской дорогѣ онъ составляетъ 95, на Екатерининской 70, Закавказской 90, Сызрано-Вяземской 110, Харьковско-Николаевской 66, Юго-Западныхъ 65, Варшаво-Вѣнской 79, Владикавказской 65, Московско-Казанской 85, Рязанско-Уральской 100 и т. д.“. Жаль что онъ не продолжилъ этого перечня. И эти цифры, какъ и всѣ другія, не соответствуютъ дѣйствительности. Въ 1906 году эксплуатационный коэффициентъ

на Екатерининской ж. д. былъ не 70, а 64, на Забайкальской не 90, а 84, на Сызрано-Вяземской не 110, а 63, на Московско-Казанской не 85, а 72. Онъ могъ-бы прибавить еще Бѣлгородъ-Сумскую, весьма небольшую дорогу, длиною всего 147 верстъ, которая имѣетъ при валовомъ поверстномъ доходѣ всего 5.164 рубля, эксплуатационный коэффициентъ 61% отъ валового дохода. Но приведенные эксплуатационные коэффициенты не могутъ быть приняты для сравненія расхода на первые годы эксплуатации новой, только что открывающейся желѣзной дороги. А вѣдь комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при подсчетахъ доходовъ и расходовъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ принимаетъ именно первые годы ихъ эксплуатации. Въ эти-то первые годы на новыхъ дорогахъ не существуетъ большого ремонта подвижного состава, нѣтъ большого ремонта искусственныхъ и гражданскихъ сооружений, нѣтъ смѣны рельсъ, нѣтъ смѣны шпалъ и т. д., и въ виду этого совершенно правильно, если эксплуатационный коэффициентъ исчисляется въ 45—50% отъ валовой доходности, когда валовой доходъ превышаетъ 10 тыс. рублей съ версты.

„Вѣдь не нужно быть инженеромъ, говорить г. Демчинскій на стр. 37 своей брошюры, для того, чтобы понять простую истину: чѣмъ меньше дорога, тѣмъ общіе расходы ея, а слѣдовательно и поверстные расходы ея будутъ выше, ибо при всѣхъ равныхъ прочихъ условіяхъ (совершенство оборудованія, искусство правителей и т. д.) такіе расходы, какъ содержаніе отдѣльнаго правленія и полнаго комплекта управленія на мѣстѣ, лягутъ болѣе тяжелымъ бременемъ на короткую линію, чѣмъ на большую дорогу“.

Если не нужно быть инженеромъ, чтобы понять изрекаемую г. Демчинскимъ истину, то непременно необходимо быть инженеромъ, чтобы понять почему на Бѣлгородъ-Сумской ж. д., протяженіемъ въ 147 верстъ, при валовомъ доходѣ всего 5164 рубля на версту, эксплуатационный коэффициентъ составляетъ 61% валового дохода, т. е. 3.140 рублей на версту, тогда какъ на Владикавказской ж. д., протяженіемъ 2333 версты, при валовой поверстной доходности 17.103 рубля, эксплуатационный коэффициентъ составляетъ 65% или 11.139 р. на версту. Оказывается, что маленькое желѣзнодорожное общество безъ совершен-

наго оборудованія и безъ „искусныхъ управителей“ въ состояніи гораздо дешевле эксплуатировать свою дорогу. И напрасно онъ упрекаетъ предсѣдателя Департамента Государственнаго Совѣта генерала Н. П. Петрова за то, что онъ согласился съ мнѣніемъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ относительно исчисленнаго валового дохода и эксплуатационныхъ расходовъ.

Вообще, г. Демчинскій въ своей брошюрѣ неоднократно упоминаетъ имя почтеннаго профессора, всѣми уважаемаго государственнаго дѣятеля, находящагося въ всякихъ подозрѣній и злостныхъ намековъ.

V.

„Раздѣлите, говоритъ Н. А. Демчинскій, стоимость дороги 37.500.000 рублей на длину Армавирь-Туапсинской ж. д. 233 версты и получите ужасающую цифру стоимости одной версты: 162.000 рублей!

„Такой стоимости никто не слышалъ у насъ, говоритъ г. Демчинскій. Екатерининская ж. д. стоила 64 тыс. рублей верста, Полѣвскія 67 тыс., Самаро-Златоустовская 97 тыс., Сѣверная—74 тыс., Юго-Западная—110 тыс., Владикавказская—80 тыс., Московско-Виндаво-Рыбинская—85, Кіево-Воронежская—78, а Армавирь-Туапсинская ж. д.—162 тыс.“

Прежде всего, долженъ я сказать, выше приведенныя цифры составляютъ поперстную стоимость дѣйствительныхъ затратъ, а не номинальныхъ, тогда какъ для Армавирской ж. д. г. Демчинскій взялъ номинальный капиталъ, въ который включена потеря при реализаціи въ 15% и %/о на капиталъ во время постройки—9% отъ общей суммы.

Такимъ образомъ приведены параллельныя цифры, не соотвѣтствующія одна другой. Номинальная стоимость трехъ приведенныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ приведена въ таблицѣ II того-же статистическаго сборника, графы 23 и 30, изъ которой усматривается, что поперстная номинальная стоимость Владикавказской ж. д. составляла не 80 тыс. съ версты, а 109.123 рубля, Московско-Виндаво-Рыбинской не 85 тыс. руб., а 92.044 рубля, Московско-Кіево-Воронежской не 78.000 руб., а 90.329 р., Рязанско-Уральской—116.924 р.

Затѣмъ строительная длина Армавирской ж. д. не 232 вер., а съ вѣтвью на Майкопъ 254 вер. Кромѣ того, приведенныя данныя о стоимости существующихъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ служить базой для оцѣнки стоимости сооруженія Армавиръ-Туапсинской ж. д. Дѣло въ томъ, что на 254 версты длины этой дороги ложится большая стоимость сооруженія порта въ Туапсе—8.200.000 р. *)

*) Стоимость портовыхъ сооружений 4.000.000 руб., устройство пристаней 1.300.000 р. и устройство портовой территоріи 2.900.000 руб., всего 8.200.000 руб. На устройство зернохранилищъ по смѣтѣ предвидѣно 800 тыс. р., г. Демчинскій же заявляетъ, что въ портѣ не будетъ никакихъ помѣщеній для зерна.

Этотъ расходъ, не относящійся къ сооруженію желѣзной дороги, составляетъ 32.000 р. на версту. Такимъ образомъ по верстная номинальная стоимость Армавирской ж. д. выражается въ суммѣ 116.000 р., $\frac{(37.500.000 - 8.200.000)}{254}$, но кромѣ того, какъ раньше было изложено, Армавирская дорога—горная, на которой приходится строить 6—7 туннелей, чего не имѣется, повторяю, ни на одной изъ приведенныхъ дорогъ Европейской Россіи.

Если г. Демчинскій хотѣлъ безпристрастно оцѣнить исчисленную стоимость Армавирской ж. д., то онъ обязанъ былъ привести цифру стоимости Новороссійской вѣтви той-же Владикавказской ж. д., которая и по длинѣ почти одинакова съ Армавирской и которая, такъ-же какъ и Армавирская, пересѣкаетъ Кавказскій хребетъ, при чемъ она пересѣкаетъ этотъ хребетъ въ гораздо болѣе легкихъ условіяхъ, чѣмъ Армавирская:—на ней имѣется не 6—7 туннелей, а всего 2. И вотъ эта вѣтвь, параллельная съ Армавирской, безъ устройства порта и портовыхъ сооружений обошлась 31.694.858 рублей номинальныхъ, т. е. ничуть не дешевле Армавирской ж.

д., находящейся въ болѣе тяжелыхъ условіяхъ сооруженія. Новороссійская вѣтвь, вмѣстѣ съ устройствомъ порта, обошлась болѣе 200 тыс. рублей верста. При этомъ необходимо добавить, что условія реализаціи въ настоящее время гораздо тяжелѣе, чѣмъ были тогда, когда Владикавказское Общество реализировало капиталъ для постройки Новороссійской вѣтви.

Но можетъ быть и въ этомъ виноватъ „бравый“ атаманъ Переясловскій. Можетъ быть онъ былъ виноватъ въ существовавшемъ низкомъ курсѣ государственныхъ бумагъ, который служитъ базою при реализаціи желѣзнодорожныхъ облигацій? Кстати, объ реализаціонномъ курсѣ Г. Демчинскій говоритъ, что Общество Армавирь-Туапсинской ж. д. реализировало свой облигаціонный капиталъ по 80 за 100—на 5% ниже, чѣмъ это было разрѣшено Министерствомъ Финансовъ. По справкѣ, наведенной мной въ соответственныхъ учрежденіяхъ, мнѣ сообщили, что облигаціи Армавирь-Туапсинской ж. д. реализованы по 85¹/₂ за 100, и именно по тому курсу, который былъ разрѣшенъ Министерствомъ Финансовъ.

По расчету Н. А. Демчинскаго выходило, что заправила Армавирь-Туапсинской ж. д.

на одной реализаціи украли болѣе 1.870.000 р. (5¹/₂% отъ 30¹/₂ милліоновъ).

Неужели г. Демчинскій, прежде чѣмъ бросить такое опредѣленное обвиненіе, не могъ обратиться въ то-же учрежденіе и навести справку, по какому курсу реализованы облигаціи и какая сумма по нимъ внесена въ банки, указанные Министромъ Финансовъ, въ его распоряженіе? Въ этомъ же учрежденіи мнѣ сообщили, что весь акціонерный капиталъ Армавирь-Туапсинской ж. д. внесенъ въ распоряженіе Министерства Финансовъ. А г. Демчинскій утверждаетъ, что онъ „не внесенъ и никогда не будетъ внесенъ“. Для чего это нужно было писать г. Демчинскому? Зачѣмъ онъ выбралъ этотъ путь разоблаченія? Право, недостойно.

Есть ясновидящіе люди. Есть люди, которые нутромъ своимъ что-то предчувствуютъ и предугадываютъ. Къ такому разряду людей относится и Н. А. Демчинскій. Это мы видѣли изъ его предсказаній погоды. И онъ могъ прямо заявить: „я своимъ нутромъ чувствую, что г. армавирцы учинили панаму“. Публика могла вѣрить его нутру, или не вѣрить. Но нѣтъ, — ему не предсказанія нужны были, предсказаніями, думалъ онъ, публику не возьмешь, и вотъ

онъ выступилъ съ рядомъ цифръ, якобы ариѳметически подтверждающихъ неопровержимый фактъ — залѣзаніе Армавирцевъ въ казенный сундукъ. Какъ выясняется, всѣ эти цифры дутыя, вымышленныя и искаженныя, а факты оказываются фантазіей.

Я не могу допустить, чтобы Министерство Путей Сообщенія выпускало-бы свои статическіе сборники въ двухъ различныхъ изданіяхъ съ разными цифровыми данными:— одно изданіе для насъ, обыкновенныхъ смертныхъ, а другое для г. Демчинскаго, изъ котораго онъ могъ-бы черпать нужныя ему свѣдѣнія. Я также не думаю, чтобы г. Демчинскій, читая книгу, видѣлъ-бы въ ней что-либо другое. Мнѣ также что-то плохо вѣрится, чтобы онъ умышленно вмѣсто, скажемъ, 17.000 помѣстилъ-бы 10.000. Мнѣ хочется вѣрить, что всѣ приведенныя имъ цифровыя данныя или ему предоставлены готовыми, или-же онъ поручалъ ихъ кому-нибудь выписывать.

VI.

Подъ конецъ становится непріятно читать брошюру г. Демчинскаго. Какую-бы ни взять цифру изъ его брошюры—ни одна не вѣрна. Чего, кажется, проще:—по масштабу измѣрить разстояніе отъ Новороссійска до Туапсе и опредѣлить, что по воздушной линіи это разстояніе равняется 120 верстамъ. Затѣмъ взять официальный путеводитель и на стр. 699, отд. V, прочитать, что разстояніе отъ Новороссійска до Туапсе по шоссе, идущему около берега, 194 версты. Г. Демчинскій-же въ своей брошюрѣ утверждаетъ, что разстояніе отъ Новороссійска до Туапсе—60 верстъ, и по этому поводу восклицаетъ: „такъ-ли богата Россія, что бы имѣть на каждыя 60 верстъ побережья по порту въ десятки милліоновъ рублей“.

На русскомъ Черноморскомъ побережьи имѣется портъ Одесса и на такомъ-же отъ него разстояніи, какъ Туапсе отъ Ново-

россійска, находится портъ Николаевъ. Затѣмъ, въ близкомъ отъ него разстояніи Херсонъ. Затѣмъ Севастополь и рядомъ съ нимъ Феодосія и менѣе, чѣмъ въ 100 верстахъ отъ Феодосіи—Керчь. Затѣмъ портъ въ Батумѣ и тутъ же рядомъ портъ Поті. Затѣмъ г. Демчинскій предлагаетъ построить портъ въ Сухумѣ, который гораздо ближе къ Потійскому порту, чѣмъ Туапсе къ Новороссійску. На Балтійскомъ морѣ порты Либава, Рига, Виндава находятся на томъ-же разстояніи другъ отъ друга, какъ и Новороссійскъ отъ Туапсе. Существованіе всѣхъ этихъ портовъ не является роскошью для Россіи, а вотъ Туапсе—это, по мнѣнію г. Демчинскаго, ужъ роскошь. И далось ему это Туапсе.

Имѣть на каждыя 120 верстъ побережья портъ не есть роскошь, а необходимая потребность для правильнаго развитія коммерческаго оборота въ странѣ. Роскошью, и непростительной роскошью является имѣть для всего Сѣвернаго Кавказа съ его обширной площадью посѣвовъ одинъ лишь портъ на Черномъ морѣ—Новороссійскъ. Г. Демчинскій указываетъ, что Новороссійскій портъ использованъ лишь на половину, а черезъ Министерство Путей Сообщенія мы

имѣемъ свѣдѣнія, что всѣ залежи образуются вслѣдствіе невозможности воспринять всѣми южными портами, вмѣстѣ съ Новороссійскимъ, весь предъявляемый имъ ежедневный грузъ. И это дѣйствительно такъ. Вслѣдствіе недостаточной приѣмоспособности южныхъ портовъ хлѣбъ гніетъ на станціяхъ и подвижной составъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ нельзя использовать въ надлежащей мѣрѣ. Казалось-бы, радоваться надо, что создается новый портъ, и именно ближайшій для Сѣвернаго Кавказа (на 100 верстъ ближе, чѣмъ Новороссійскъ), который разгрузитъ Новороссійскій портъ. Между тѣмъ—по мнѣнію нѣкоторыхъ господъ, въ томъ числѣ и г. Демчинскаго, оказывается, что это непростительная и преступная роскошь. Извольте послѣ этого требовать, чтобы обыкновенный смертный разобрался въ такихъ понятіяхъ о государственной пользѣ.

Н. А. Демчинскій утверждаетъ, что проектируемый правленіемъ Армавирской ж. д. портъ въ Туапсе есть ни что иное, какъ портъ-убѣжище. Въ самомъ же дѣлѣ такой портъ казной уже построенъ въ Туапсе. Неужели-же понадобился еще второй такой портъ. Трудно допустить, что тѣ, которые проектировали, и тѣ, которые утвер-

ждали проектъ, не знали о существованіи порта-убѣжища въ Туапсе.

Никакого новаго порта-убѣжища не предполагается строить въ Туапсе. А предполагается строить настоящій коммерческій портъ, но въ данномъ случаѣ я вполне согласенъ съ г. Демчинскимъ, что ассигнованная сумма на постройку порта въ Туапсе недостаточна. Планъ сооруженія порта предполагается въ будущемъ расширеніе его по мѣрѣ развитія движенія, по мѣрѣ развитія посѣвной площади и вывоза хлѣбовъ за границу. Мнѣ кажется, что этотъ составленный планъ нецѣлесообразенъ и вотъ почему. Согласно прилагаемой здѣсь схемы, предложено построить новый портъ въ нѣкоторомъ разстояніи отъ существующаго порта-убѣжища съ тѣмъ, чтобы, по мѣрѣ потребности, продолжить волноломъ А, заграждающій портъ, до порта-убѣжища. По моему мнѣнію, было бы цѣлесообразнѣе теперь же построить весь волноломъ. Расходы не многимъ бы увеличились, т. е. затраты на продолженіе волнолома А отчасти покрывались бы отмѣною сооруженія Б. Углубленіе же порта производить по мѣрѣ расширенія въ немъ операцій. Такъ устроенный портъ долженъ бы удовлетворить даже

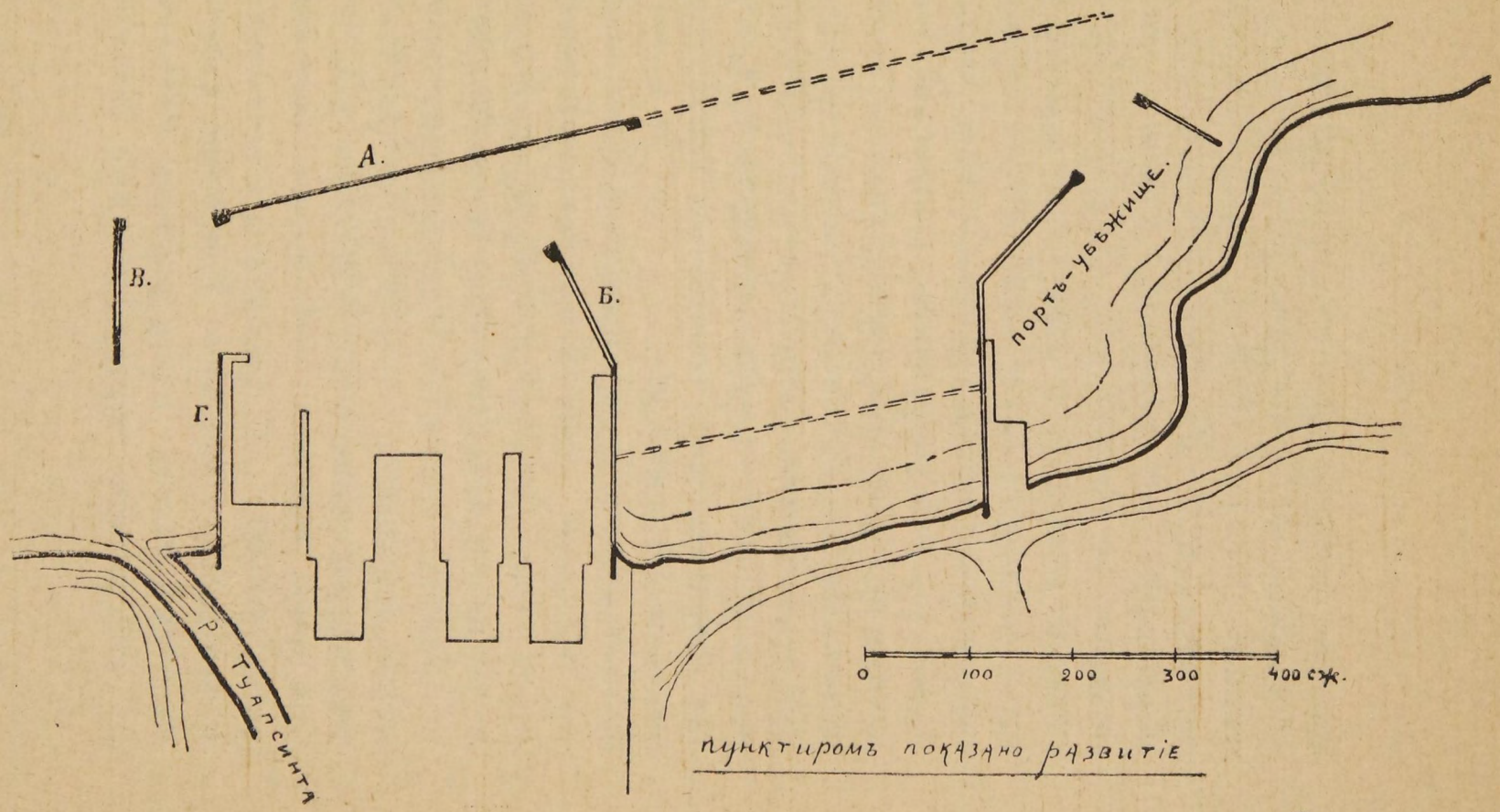
такого „скептика“, какъ Н. А. Демчинскій, и безусловно во всѣхъ отношеніяхъ превзойдетъ Новороссійскій портъ. По своей аквиторіи *) (водная площадь порта) проектируемый портъ Туапсе равняется одесскому и Потійскому портамъ, гораздо больше Феодосійскаго и на $\frac{1}{3}$ меньше мірового порта Дуверсъ (500.000 кв. саж.), къ которому Туапсе подходит и по своему очертанію.

По даннымъ Академіи Наукъ, въ Новороссійскѣ въ теченіе 46 дней въ году свирѣпствуетъ буря съ силою, способною опрокидывать судна. Нѣтъ такого года, чтобы преобладающей вѣтеръ нордъ-остъ не натворилъ бѣдъ въ этомъ порту. Всего лишь 60 дней въ году здѣсь бываетъ тихая погода. Всѣ эти отрицательныя условія, которыхъ не замѣчаетъ г. Демчинскій, существующія въ Новороссійскѣ, отсутствуютъ въ будущемъ портѣ Туапсе.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что устройство въ Туапсе порта явится громаднымъ подспорьемъ въ развитіи эксплуатаціи нефтяныхъ богатствъ Майкопскаго района. Правда, и отдѣльная

*) Водная площадь всего порта Туапсе—330.000 кв. саж., изъ коихъ существующіе порты-убѣжища—30.000 кв. саж.

Схема проекта порта Туапсе.



вѣтвь, сооруженная отъ Майкопа Владикавказской ж. д., могла бы обслужить сказанный нефтяной районъ, но въ такомъ случаѣ нефть пришлось бы непременно перевозить по желѣзной дорогѣ и при этомъ почти на 200 верстъ лишняго пробѣга, а это легло бы порядочнымъ накладнымъ расходомъ на только что развивающуюся здѣсь промышленность. При сооруженіи же Армавирской ж. д., доставка по желѣзной дорогѣ будетъ всего около 70—80 верстъ (вмѣсто 238 верстъ), но кромѣ того при существованіи порта въ Туапсе имѣется возможность построить нефтепроводъ, вдоль полотна жел. дор.—пользуясь прорытыми туннелями и выемками.

Г. Демчинскій указываетъ на тотъ фактъ, что Комиссія исчислила ежегодный дефицитъ около 94 тыс. рублей, который придется казнѣ переплачивать. Но почему онъ не указалъ попутно, что на сооруженіе порта, портовыхъ устройствъ и портовой территории исчисленно 8.200.000 руб.; что эта сумма требуетъ ежегодныхъ платежей около 400.000 руб. (проценты и погашеніе) и что желѣзнодорожное Общество вмѣстѣ съ этимъ должно нести расходы ежегодно по содержанію порта. При его „безпри-

страстности“ ему слѣдовало-бы добавить еще, что это единственный примѣръ въ Россіи, чтобы частное желѣзнодорожное общество сооружало на свои средства портъ и содержало-бы его. Всѣ порты сооружаются и содержатся на средства казны, а потому изъ финансоваго балланса желѣзнодорожнаго предпріятія слѣдуетъ выключить проценты и погашеніе капитала на сооруженіе порта, а также расходы на его содержаніе, которые, въ сущности, должна была-бы нести казна, какъ расходы по созданію и содержанію сооруженія общегосударственнаго значенія. Въ виду этого, если казна и будетъ переплачивать не только 94 тыс. руб., но и больше, все-таки она окажется въ барышахъ. Почему не возложить на несчастную Армавирскую дорогу и содержанія Черноморскаго флота. Тогда-бы переплата казны выразилась во многихъ милліонахъ рублей.

Г. Демчинскій все это знаетъ и зналъ, но непонятно, почему онъ пишетъ противоположное тому, что онъ знаетъ и зналъ.

VI.

Итальянская или латинская пословица говоритъ: „сладкое подаютъ въ концѣ обѣда“.

А какъ извѣстно женщина суть своего письма излагаетъ въ постъ-скриптумѣ.

Г. Демчинскій по наружности не женщина, но также суть своей брошюры изложилъ въ послѣднихъ „аккордахъ“.

Г. Демчинскій проситъ вѣрить ему на слово (тутъ онъ подобрать цифръ не могъ), что пройдутъ добрыхъ два десятка лѣтъ, прежде чѣмъ Туапсе будетъ имѣть портъ. Не знаю какъ другіе, но я въ предсказаніяхъ г. Демчинскаго разувѣрилъ. Куда-же дѣнутся тѣ 8 милліоновъ, которые предназначены на сооруженіе порта? *). Судя по изложенному въ брошюрѣ г. Демчинскаго—

*) Какъ уже извѣстно, работы по сооруженію порта оспаривали шесть иностранныхъ фирмъ, явившихся на конкуренцію. Работы остались за извѣстной французской фирмы I. Першотъ по цѣнамъ, близкимъ къ цѣнамъ предварительной смѣты.

ихъ украдутъ. Ужась, въ какомъ безвыходномъ и беззащитномъ положеніи находится русская государственная казна, даже при новомъ представительномъ строѣ, если такъ могутъ исчезать милліоны на глазахъ у всѣхъ и даже нашего строгаго Государственнаго Контроля. И что за маги и волшебники эти руководители Армавирской жел. дор.!

Далѣе г. Демчинскій говоритъ, что Владикавказская ж. д. понесетъ прямой ущербъ отъ проведенія Армавиръ-Туапсинской ж. д. въ 741.851 рубль или на пудъ груза, прошедшаго въ Туапсе еще 5 коп., изъ коихъ на долю казны—4 к.

И тутъ авторъ брошюры не могъ обойтись безъ передержки. Дѣйствительно, Комиссія исчислила вышеприведенную сумму въ видѣ уменьшенія валового дохода отъ отвлеченія грузовъ въ Туапсинскій портъ. Но если самого порта-то не будетъ, какъ уверяетъ г. Демчинскій, такъ о чемъ-же беспокоиться? Вѣдь при такомъ положеніи грузы пойдутъ опять въ тотъ-же Новоросійскій портъ. Но кромѣ того 741.851 руб. исчислены, какъ уменьшеніе валового дохода. Но для того, чтобы получить этотъ валовой доходъ, нужно произвести соот-

вѣтственный расходъ по перевозкѣ грузовъ, а какъ я раньше приводилъ, одни расходы, зависящіе отъ движенія, составляютъ 36% отъ валового дохода.

Непонятно, почему отъ того, что сократится доходъ акціонеровъ Владикавказской ж. д., на казну ляжетъ все уменьшеніе чистой прибыли отъ отвлеченія грузовъ Армавирской ж. д.?

Очевидно г. Демчинскому знакома особая бухгалтерія. Можетъ-быть, онъ тутъ, вѣроятно, по ошибкѣ, примѣнилъ свою узловую систему?

Неужели для того, чтобы сохранить крупный дивидендъ владѣльцамъ Владикавказской ж. д., государство не должно разрѣшать никому строить желѣзнодорожныя линіи на нѣсколько сотъ верстъ разстоянія отъ сѣти Владикавказской жел. дор.? Ибо всякая новая построенная линія непременно отвлечетъ часть груза отъ ближайшей къ ней существующей желѣзной дороги. Если придерживаться такой политики, то намъ не придется ужъ болѣе строить ни одной версты желѣзныхъ дорогъ.

Г. Демчинскій, вы должны знать, что интересы государства не тождественны съ интересами ни Общества Владикавказской ж. д., ни

другихъ Обществъ и что данная желѣзная дорога если и отвлекаетъ грузы отъ одной изъ существующихъ ж. д., то даетъ новый грузъ общегосударственной желѣзнодорожной сѣти, развиваетъ районъ, въ которомъ она проложена и увеличиваетъ производительность государства, а въ этомъ и заключается экономическая политика.

Вотъ чѣмъ заканчиваетъ свою брошюру почтенный ея авторъ:

„А на все послѣдующее отвѣтитъ скорое будущее, которое вѣроятно пойдетъ по слѣдующему шаблону:

„При содѣйствіи все тѣхъ-же друзей попытаются провести по тѣмъ-же „инстанціямъ“ „ходатайства мѣстныхъ людей“ о томъ, что самый хлѣбородный районъ все-таки не имѣетъ дорогъ. „Инстанціи“, чтобъ удовлетворить дѣйствительно насущные интересы, о которыхъ теперь забыли, спроектируетъ цѣлую сѣть дорогъ и вѣтвей, благо есть уже къ чему прицѣпиться, а „атаманы“ ударятъ во всѣ колокола. Въ результатѣ мы будемъ имѣть еще нѣсколько „протоколовъ“ и „донесеній“, изъ которыхъ будетъ „ясно видно“, что для спасенія казеннаго сундука (гарантіи) „необходимо поддержать“ Армавирь-Туапсинскую до-

рогу, отпустивъ ей еще 30—40 милліоновъ рублей“.

Для ясности картины я позволю себѣ къ сказанной цитатѣ добавить слѣдующее:

„Почтенный предсказатель погоды на этотъ разъ вѣрно предугадалъ. Дѣйствительно, уже поступили ходатайства передъ правительствомъ о постройкѣ новыхъ вѣтвей въ районѣ Сѣвернаго Кавказа. Сооруженіе этихъ вѣтвей оспаривается съ одной стороны новосоздавшимся Обществомъ Армавирь-Туапсинской дороги, а съ другой старымъ испытаннымъ Обществомъ—Владикавказской. Послѣднее, видите-ли, согласно строить эти дороги, несмотря на то, что они безусловно убыточны (по поводу убыточности этихъ вѣтвей я на дняхъ говорю особо въ публичномъ диспутѣ).

Такимъ образомъ, новыя питательныя вѣтви желаетъ строить Армавирское Общество, и это понятно почему:—нельзя-же ограничиться дорогою въ 254 версты, магистраліи необходимы питательныя вѣтви.

Желаетъ ихъ строить и Владикавказское Общество, и тоже понятно почему:—ему необходимо сохранить за собою монопольное право распоряжаться экономическимъ бытомъ Сѣвернаго Кавказа.

Первое Общество уже „дискредитировано“, какъ то стремятся доказать, второе же „стоитъ на высотѣ своего достоинства“. При такихъ условіяхъ о какой борьбѣ можетъ быть рѣчь?

Читатель, понятно-ли Вамъ все это?

Я коснулся сути самого дѣла и затронутыхъ г. Демчинскимъ существенныхъ положеній. Что-же касается приведенныхъ въ брошюрѣ сплетенъ, то онѣ меня не интересуютъ и врядъ ли кого могутъ интересовать. Всѣ эти сплетни сами собою отпадаютъ, во-первыхъ, потому, что основанія, изъ которыхъ могли вытекать осуждаемые въ нихъ дѣянія не соотвѣтствуютъ дѣйствительности, а во-вторыхъ, потому, что разъ авторъ допустилъ въ своей брошюрѣ извращеніе фактовъ и цифровыхъ данныхъ, которые всегда могутъ быть провѣрены по официальнымъ источникамъ, то какую же цѣну и вѣру могутъ имѣть сплетни, которыя мало кто не гнушался бы провѣрять.

Удастся-ли тѣмъ, которые къ этому стремятся, втиснуть въ узкую оболочку Армавирскую жел. дорогу и поставить преграды ея дальнѣйшему нормальному развитію и этимъ обезвредить ее для будущаго, а можетъ-быть и довести дѣйствительно до

предсказываемаго г. Демчинскимъ банкротства этой дороги?

Армавирцамъ могу сказать: борьба ваша хотя и неравная, но „коль Богъ не захочетъ—свинья не съѣстъ“.

А г. Демчинскому: не слѣдуетъ полагаться на лѣность, индифферентность и довѣрчивость читателя; можетъ-же найтись такой скептикъ, который задастся провѣркою приводимыхъ цифръ и фактовъ; и какъ результатъ этой провѣрки появится на свѣтъ и соотвѣтственное разоблаченіе“.

Январь 1910 г.

Цѣна 20 коп.

Складъ изданій Невскій 111, кв. 23.