

M 6198.2

1991

24/1/90

2/3/85

66.85
84
13

48
84

М.6198.2

1956

3887196

ПР
1920 г.

Въ Костромскую Городскую Думу

Гласнаго В. В. Ариетова

ДОКЛАДЪ

о необходимости и справедливости соединения г. Костромы шоссейными и рельсовыми путями съ уѣздами губерніи и сѣтью дорогъ имперіи.

Уже нѣсколько лѣтъ Городское Управление, черезъ избранныхъ имъ лицъ, зорко слѣдитъ за ходомъ правительственныхъ проектовъ желѣзныхъ путей, могущихъ имѣть серьезное значеніе для г. Костромы, и справляется о ходатайствахъ по проведенію той или другой линіи.

Сравнительное удовлетвореніе въ настоящее время гор. Костромы и губерніи въ дорожномъ отношеніи.

Появляются и заинтересованные въ этомъ специалисты, какъ инженеръ Вл. Мих. Толстопятовъ, повидимому, вполне обоснованно трактующій въ напечатанной имъ брошюрѣ о наилучшемъ соединеніи г. Костромы *непрерывнымъ* рельсовымъ путемъ съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ Россіи,

какъ инженеръ Ст. Ал-др. Чмутовъ, предлагающій проектъ проведенія ж. дороги отъ г. Костромы черезъ Галичъ, Чухлому и Кологривъ до г. Никольска Волог. губерніи для эксплуатаціи лѣсныхъ богатствъ сѣвера.

Губернское земство также постоянно озабочено о проведеніи шоссейныхъ и жел. дорогъ, о подъѣздныхъ путяхъ, и все это, вмѣстѣ взятое, свидѣтельствуетъ о назрѣвшей нуждѣ города и губерніи въ болѣе правильно отвѣчающемъ нуждамъ населенія разрѣшеніи дорожнаго вопроса.

Но не приводятъ ни къ чему всѣ эти попытки и заботы повліять на ходъ дѣлъ по устройству путей, имѣющему жизненное значеніе для г. Костромы, которая издавна какъ бы игнорируется въ дорожномъ отношеніи.

Примѣръ этому—въ наличности: въ прилагаемой здѣсь копіи съ карты распредѣленія какъ существующихъ, уже устроенныхъ шоссейныхъ дорогъ въ Россіи, такъ и проектированной новой ихъ сѣти. Оригиналomъ послужила карта, напечатанная въ I-мъ выпускѣ журнала «Водные пути и шоссейныя дороги», издаваемого подъ ред. В. М. Лохтина.

Проектъ этотъ намѣченный въ совѣщаніи гг. шоссейныхъ инспекторовъ, переданъ на обсужденіе междуведомственнаго совѣщанія подъ предѣлательствомъ кн. Шаховского. Въ немъ совершенно отсутствуютъ названія какихъ-либо мѣстностей Костромской губ., даже г. Костромы, хотя нѣкоторые городки, какъ Вольмаръ (Лифл. губ.), Климовичи (Могил. губ.) и др., помѣчены, не находясь ни на прежней, ни на проектированной сѣти шоссе.

Никакихъ отвѣтвленій отъ общей сѣти въ Костромскую губернію здѣсь нѣтъ. Забывается совершенно даже о существованіи этой губерніи съ ея 1^{1/2} миллионнымъ населеніемъ.

Проектированныя шоссе захватываютъ многіе весьма отдаленные углы нашего отечества: Охотскую губу, Архангельскъ, Онежское озеро, Вятку, Пермь, Уфу, Оренбургъ, Орскъ, Царицынъ, Ставрополь, Симферополь, Одессу, Кишиневъ и пр.

Кажется, только Костромская, Вологодская и Астраханская губерніи лишены, вѣроятно, по солиднымъ причинамъ, всякаго соприкасанія съ проектированной сѣтью.

Но пусть еще Вологодская и Астраханская губ., съ плотностію въ нихъ населенія 3,9 чел. и 4,5 чел. на 1 кв. версту, могли бы и не заслужить удовлетворительной отмѣтки отъ гг. инженеровъ по присоединенію къ сѣти. А какъ же Костромская—при средней плотности въ ней насел. 19,2, а въ особенности ея промышленные уѣзды съ болѣе чѣмъ

1/2 милл. населеніемъ и плотностію около 40? Добавляя къ нимъ еще два уѣзда—Галичскій и Буйскій, мы получимъ районъ около г. Костромы съ населеніемъ болѣе 800.000 и плотностію его—37. Въдь это больше нѣкоторыхъ губерній. Почему они отрѣзаны отъ всякой связи черезъ шоссе съ остальной Россіей? Неужели имъ можно отказать, при ихъ интенсивной промышленности, въ ихъ государственномъ значеніи, когда многое множество *) мѣстностей имѣютъ, при болѣе рѣдкомъ населеніи, въ нѣсколько разъ болѣе отъ государства благоустроенныхъ путей сообщенія, чѣмъ эти уѣзды? Да и вся Костромская губернія стоитъ несравненно ниже другихъ по рельсовымъ путямъ и шоссейнымъ дорогамъ; даже губерніи относительно съ рѣдкимъ населеніемъ, какъ Новгородская (плотн. 13,4), Оренбургская (плотн. 9,7), Пермская (пл. 10,3)—имѣютъ ихъ куда болѣе.

Во всемъ рядѣ 61 губерній Костромская, судя по цифрамъ книги «Россія въ дорожномъ отношеніи» (изд. Хозяйств. Д-та М-ствъ Вн. Д., составл. инспекторомъ В. Ф. Мейенъ), стоитъ на 57 мѣстѣ: ниже ея только Вологодская (пл. 3,9), Архангельск. (пл. 0,5), Астраханск. (пл. 4,5) и Олонецкая (пл. 3,3), принимая во вниманіе отмѣтки числа сажени на 1 кв. версту въ совокупности для шоссе и жел. дороги. Цифры относятся къ 1901 г.; теперь онѣ конечно, измѣнились, но едва ли въ пользу Костр. губ.

Между тѣмъ, по шоссейной дорогѣ въ 5 разъ легче перевозить груза, чѣмъ по обыкновенной грунтовой, а по желѣз-

*) Таковы: Владимірской губ. съ плотн. 36,7 и въ совокупности желѣзн. и шоссейн. путей 16,2 саж. на 1 квадр. версту; Тверская—плотн. 31,9, совокупн. 10,7 с.; Ярославская—плотн. 34,3, совок. 9,4 с.; Смоленская—плотн. 31,5, совок. 11,6 с., Курлянская—плотн. 28,3, совок. 9,5; Лифляндская, плотн. 32,5, совок. 13; Новгородск.—плотн. 13,4, совок. 6,5 с., Таврич.—плотн. 27,2, совок. 13,7 саж., Эстляндская—плотн. 23,9, совок. 11,9 саж., Донск. обл.—плотн. 17,8, совок. 6. Въ нашихъ же 6 уѣздахъ—плотн. 37, совок. 6 саж. (По даннымъ къ 1901 году).

ной въ 25—30 разъ. Теперь же стали еще гудронировать шоссе и достигли того, что по немъ везти только вдвое тяжелѣе, чѣмъ по жел. дорогѣ.

Но Костромской губерніи нечего думать о гудронажѣ; потому что у ней нѣтъ шоссе.

Отъ облегченія перевозки грузовъ и ея удешевленія увеличивается потребленіе многихъ продуктовъ, торговые обороты, возрастаютъ разнообразныя сношенія, изучаются мѣстности, запасы ихъ природныхъ богатствъ, приобрѣтаются новыя хозяйственныя и расширяющія общій кругозоръ познанія, скопленіе которыхъ представляетъ серьезный капиталъ для будущаго его примѣненія къ труду и его организаціи.

Устанавливая общее значеніе шоссе и жел. дороги, я ничуть не уклоняюсь отъ вопросовъ, связанныхъ, съ благосостояніемъ г. Костромы, позволяя себѣ также коснуться и коренныхъ основъ, на которыхъ можетъ зиждиться, въ экономическомъ отношеніи, это благосостояніе.

Въ странахъ съ отсталой культурой, какъ Россія, приходится сначала озаботиться организаціей городского и сельскаго труда. Здѣсь за безцѣнокъ сбывается другимъ странамъ добытое сырье, иногда содержащее цѣннѣйшіе элементы почвы, которая черезъ это изъ года въ годъ теряетъ свою урожайность (напр. фосфорныя соли). Здѣсь дорогой цѣной оплачиваются многообразныя заграничныя издѣлія изъ этого же сырья, съ приплатой еще и высокой пошлины, изъ чего ясенъ недостатокъ знаній и умѣній.

Улучшеніе путей сообщенія, въ частности устройство шоссе и дорогъ, одинъ изъ первѣйшихъ шаговъ въ этой организаціи.

Выдѣляя особенно шоссе, я имѣю въ виду, что оно само по себѣ представляетъ важную въ потребностяхъ населенія арену труда, дающую мѣстности хорошій заработокъ по доставкѣ песка, камня, планировкѣ и шоссированію.

ужда въ органи-
аціи труда, и шос-
е, какъ одна изъ
сновь городского
сельскаго благо-
состоянія.

Но такая организація можетъ быть начата только государствомъ, которое собираетъ средства съ мѣсть для поцобныхъ цѣлей.

Организаторомъ труда, по общему принятому взгляду, является капиталъ. Онъ имѣетъ власть предоставить труду современныя орудія и способы для начатія производства; времена Робинзона прошли.

Но ни капиталъ, ни трудъ не приложатся къ такому дѣлу, въ которомъ нельзя разсчитывать на легкой правильный сбытъ. Надо приблизиться къ широкому рынку посредствомъ безопасной, удобной и дешевой перевозки продукта, чтобы была возможность сбывать его не ниже опредѣляемой конкуренціей цѣны. Стоимость провоза сырья и готоваго издѣлія имѣетъ большое значеніе при веденіи организованнаго промышленнаго и торговаго дѣла, ибо она можетъ поглотить значительную долю % на капиталъ и отъ заработка, а при просрочкахъ въ доставкѣ и совѣмъ разорить.

Сельское населеніе много теряетъ въ цѣнѣ своихъ продуктовъ отъ плохихъ дорогъ. Наприм., съ закрытіемъ навигаціи цѣна на ленъ въ Пучежѣ и Ковернинѣ сразу падаетъ съ 5 руб. на 4 руб. и въ общемъ утрачиваются сотни тысячъ рублей, уменьшается соразмѣрно этому покупная сила.

Каждая поѣздка на рынокъ въ городъ по дурнымъ дорогамъ заставляетъ тратить много времени и силъ, за что надо взять хотя бы очень умѣренную (убыточную) добавочную плату за продукты; и плохія дороги несомнѣнно отражаются и на благосостояніи городскихъ жителей, теряющихъ на покупкѣ также значительныя суммы. Въ особенности это замѣтно на лѣсныхъ и строительныхъ матеріалахъ, въ которыхъ, при густотѣ населенія, сказывается еще вліяніе возрастанія ренты, т. е. уплаты за право пользованія природными богатствами. При хорошихъ дорогахъ городской рынокъ приблизился бы къ отдаленнымъ широкимъ мѣстностямъ этихъ богатствъ, гдѣ рента ниже, или почти отсутствуетъ, и цѣны не имѣли бы такой

Зависимость торг-
вли и производствъ
отъ дорогъ и развѣ-
тія знаній.

высоты. Покупная сила какъ городского, такъ и сельскаго населенія была бы больше.

Кромѣ капитала въ организаціи труда необходимы знанія руководителей, а также и самихъ работниковъ, специализирующихся въ той или другой отрасли занятій. Знаніе — это тоже путь къ достиженію благосостоянія, къ сожалѣнію, въ Россіи не пользующійся такимъ вниманіемъ, какъ въ другихъ странахъ. Хорошія дороги насаждаютъ и знанія.

Но знанія и опытъ пріобрѣтаются постепенно и въ примѣненіи ихъ къ жизни, безъ котораго забывается даже простая грамотность.

Вслѣдствіе низкаго уровня знаній дѣло страдаетъ какъ отъ неправильнаго руководства, такъ и недостатка въ специализаціи зачастую неграмотныхъ работниковъ при ихъ общемъ низкомъ развитіи. Профессиональное образованіе, общественно-экономическое мышленіе еще далеки у насъ отъ распространенности въ широкихъ кругахъ, а отъ этого зависитъ успѣшность, производительность и спокойствіе труда.

Идя по пути къ благосостоянію города, посредствомъ тѣхъ или иныхъ упорядоченій въ примѣненіи силъ и способностей населенія, приходится установить, что въ городской средѣ должны уже быть въ наличности, или свободно заимствоваться, нужныя знанія для окружающаго городъ района, что эти знанія и умѣнья должны постоянно подновляться и совершенствоваться отъ поколѣнія къ поколѣнію, должна совершенствоваться и школа, стоящая теперь на низкой ступени.

Росту всякаго города въ сильнѣйшей степени способствуетъ возможность съ его стороны отвѣтить потребности найти въ немъ трудъ какъ для естественнаго прироста самаго городского населенія; такъ и пришлымъ выходцамъ изъ деревни. Отъ этого зависитъ и богатство города.

Значитъ нуженъ широкій спросъ на продукты того или другого ремесла и производства, не только со стороны самаго

Слабый ростъ г. Костромы и причины его.

города, а и окружающаго широкаго района и болѣе отдаленныхъ рынковъ. Тѣ и другіе рынки и ихъ мѣстности надо изучать, узнавать нужды ихъ жителей, природныя богатства ихъ мѣстностей, и помогать также своими знаніями и умѣньями тамошнимъ жителямъ въ добываніи этихъ богатствъ, кредитомъ, сбытомъ сырья и расширеніемъ общаго кругозора, поднимая такимъ образомъ общую культуру этихъ районовъ, расширяя и тамъ арену приложенія труда и устанавливая необходимыя сознательныя, довѣрчивыя отношенія, безъ которыхъ никакое дѣло не спорится. Оплатою за это и будетъ обезпеченность городской жизни.

Такъ или иначе въ наше время нѣчто подобное и выполняется каждымъ городомъ съ различнымъ успѣхомъ.

Городъ же Кострома, вліяніемъ пришлыхъ элементовъ, только начинаетъ обогащаться практическими знаніями, безопасныхъ и удобныхъ сообщеній ни съ ближайшими, ни съ отдаленными уѣздами почти не имѣетъ и не имѣлъ въ своемъ историческомъ прошломъ. Отсюда и понятенъ его слабый ростъ, поддерживаемый главнымъ образомъ только львяною промышленностью, которая одолѣвала до сихъ поръ неудобства путей сообщенія, но гнѣтъ этихъ неудобствъ ложится на нее все болѣе и болѣе тяжестью, по сравненію съ другими губерніями, болѣе богатыми путями сообщенія, устроенными и поддерживаемыми государствомъ.

Вслѣдствіе плохихъ дорогъ Нерехтскій, Кинешемскій, Юрьеveckій, Буйскій и Галичскій уѣзды во многихъ случаяхъ начинаютъ въ своихъ нуждахъ тяготѣть уже не къ г. Костромѣ, а къ Ярославлю и Москвѣ, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе.

Но въѣдъ мѣстные территориально-культурные интересы этихъ уѣздовъ остаются чуждыми и Ярославлю и Москвѣ. Они въ несравненной степени родственнѣе съ Костромой, но, при отсутствіи соприкосновенія черезъ торговыя сношенія взаимодѣйствіе культурныхъ вліяній уѣздовъ и гор. Костромы чрезъ

вычайно слабо и поддерживается развѣ только объединяющею ихъ земскою дѣятельностью, которая также затрудняется дурными путями и, въ не малой долѣ, послѣдствіемъ ихъ,—бѣдно-стью и некультурностью городского и сельскаго населенія.

Болѣе отдаленные отъ Костромы уѣзды также склоняются, благодаря Вятской дорогѣ, къ Ярославлю, Москвѣ, даже Петербургу, а частію, по удобству путей, и къ Нижнему. И опять таки ихъ территоріальные культурные интересы могутъ обслуживаться только земствомъ; благотѣльное же вліяніе правильныхъ, постоянныхъ торговыхъ сношеній, дающихъ болѣе основательное знаніе мѣстныхъ нуждъ и богатствъ и вызывающихъ новыя производства, новое примѣненіе труда—здѣсь почти отсутствуетъ.

Велѣдствіе такой неустойчивости торговыхъ сношеній г. Кострома и губернія теряютъ на широкомъ рынкѣ даже свое имя и фирму, какъ производителей издѣлій: полотно давно считаются ярославскими, будучи костромского производства, костромской скотъ также начинаетъ идти за ярославскій и Ярославль выигрываетъ отъ этого на отдаленныхъ рынкахъ. А создать фирму—значитъ основать иногда добавочный многомилліонный капиталъ, по значенію фирмы для рынка.

Такимъ образомъ мы видимъ, что внутренняя дорожная политика государства нарушила естественную экономическую связь г. Костромы съ ея райономъ, и городъ, оставаясь почти безъ всякихъ удобныхъ сообщеній съ округою, не можетъ быть сколько нибудь значительнымъ торговымъ центромъ, какъ можно было бы ожидать по его положенію при устьѣ р. Костромы и при такой населенности мѣстности, а также по исторически установившемуся значенію, какъ центра льняной обрабатывающей промышленности, родственной съ льняной, добывающей сырецъ почти во всѣхъ уѣздахъ губерніи. Этотъ центръ одинъ изъ видныхъ въ мірѣ.

Родственная по территоріи связь съ уѣздами теряется теперь для всей торговли города, уѣздные покупатели котораго

прилаживаются къ другимъ рынкамъ, убивая этимъ свою близкую, хотя бы и несовершенную, торговую организацію и такимъ образомъ весь густо населенный районъ лишается возможности упорядочить послѣднюю. Культурное его движеніе впередъ тормозится этимъ, задерживается изученіе края и въ торговомъ и во всѣхъ отношеніяхъ, задерживается возникновеніе и расширеніе производства, съуживается арена труда, падаетъ покупная сила.

При такихъ условіяхъ нечего говорить о возрастаніи богатствъ и увеличеніи роста города. Если послѣдній и отмѣчается, то развѣ только велѣдствіе недостатка занятій въ деревнѣ: въ городѣ все таки можно найти какую нибудь ничтожно оплачиваемую работу въ промыслѣ или торговлѣ, понижая нѣсколько заработокъ другихъ работниковъ. И много, кажется, развелось теперь горе-торговцевъ и инвалидовъ труда.

Г. Костромѣ, съ малымъ райономъ ея вліянія въ торговомъ и другихъ отношеніяхъ, нельзя не заботиться объ интенсивной культурѣ и промышленности въ этомъ районѣ, подобно мелкому землевладѣльцу, который отъ полевой культуры долженъ переходить къ высшей огородной.

Не въ улучшеніи, конечно, только однихъ дорогъ лежитъ основа благосостоянія города и его торговли, но необходимо, въ скорѣйшемъ же времени, возстановить связь между нею и уѣздами. Вѣдь, въ жизни какъ городского, такъ и сельскаго люда, хорошая дорога имѣетъ чуть не такое же значеніе, какъ школа, а иногда и гораздо большее, въ особенности, когда школа мало даетъ развитія. Наши же обычные дороги приводятъ нерѣдко къ потерѣ человѣческаго образа, къ озвѣренію. Шутка сказать: подвода съ 15 пудами цѣлый день тащится по колеямъ и буеракамъ за 20 верстъ и это зачастую. Разстояніе въ 8 верстъ увеличиваетъ цѣну товара на 8 копѣекъ! Изъ Бую въ Кострому предпочитаютъ ѣхать двоикой сутки черезъ Ярославль, когда по Молвитинскому тракту всего 102 версты.

Недаромъ по нашимъ дорогамъ «стонъ стоитъ» отъ ругани и обламываются колья о бока лошадей.

Связь можетъ возстановиться только при хорошихъ дорожныхъ путяхъ.

При такомъ низкомъ, какъ сказано, сравнительномъ состояніи своихъ дорогъ и большой отъ нихъ убыточности Костромская губ. все время аккуратно уплачивала установленные сборы государству, въ томъ числѣ и по 25 коп. сборъ съ каждой ревизской души на устройство шоссейныхъ дорогъ и на уплату капиталовъ, занятыхъ для этой цѣли, съ ихъ процентами, а также на оплату содержания и ремонтовъ этихъ шоссе.

Строительство шоссе началось съ 1817 года и развилось наиболѣе сильно въ 1840—1860 годахъ. Можно считать, что 12.755 верстъ шоссе, выполненныхъ Министерствомъ Пут. Сообщ., въ среднемъ начали обслуживать населеніе съ 1853 г., т. е. 60 лѣтъ тому назадъ.

При средней стоимости въ то время 11.000 руб. каждой версты, на эти дороги правительствомъ затрачено 130 милл. рублей, которые конечно, принесли огромный процентъ въ пользахъ и нуждахъ прилегающаго къ трактамъ населенія, но посчитаемъ его только въ 5⁰/₀, какъ наименьшій на деньги въ то время, когда капиталъ былъ рѣдокъ.

За 60 истекшихъ лѣтъ капиталъ этотъ, вложенный въ народное хозяйство, къ настоящему времени по расчету сложныхъ процентовъ изъ 5⁰/₀, представится въ улучшеніи мѣстнаго хозяйства въ суммѣ 2500 милл. рублей.

Кромѣ того, значительная часть этихъ 130 милл., вѣроятно не менѣе 100 милл., осталось заработкомъ за песокъ, камень и пр. въ народныхъ рукахъ и въ свою очередь, при дороговизнѣ денегъ, въ сильнѣйшей степени способствовала всѣ эти 60 лѣтъ развитію хозяйства приливомъ къ нему капитала.

Отъ этихъ обоихъ вліяній сбереженіе труда и улучшеніе хозяйства тѣхъ мѣстностей едва ли можно оцѣнить менѣе 4.000 милл. рублей (4 миллиарда рублей).

Еслибъ такое же благо распространилось и на Костромскую губ., то капиталъ въ улучшеніяхъ народного хозяйства здѣсь, по соотношенію цифръ населенія, были бы не менѣе 40 милл. и городская торговля могла быть въ цвѣтущемъ состояніи.

Цифры эти, на первый взглядъ, могутъ показаться сильно преувеличенными, чего я совершенно не желалъ. Наоборотъ, устанавливая процентъ пользы отъ дорогъ—5⁰/₀, несмотря на всѣ сбереженія во времени, сохраненіи груза отъ подмочекъ и утечекъ, здоровья людей и животныхъ, одежды, сбруи, экипажа, въ просрочкахъ и пр.—тѣмъ самымъ я скорѣе преуменьшилъ эти цифры. Вѣдь, тяга по шоссе въ 5 разъ легче, чѣмъ по обычной грунтовой дорогѣ и на ней меньше опасностей.

Всѣ эти сбереженія въ трудѣ, приложенныя къ хозяйству, собранныя копѣйками и рублями отъ миллионовъ населенія въ 60 лѣтъ, и даютъ сказанные 2500 милл. руб. отъ улучшенія дорогъ, а 1500 милл. руб.—результатъ отъ дѣйствія за это время 100 милл. капитала, оставшагося въ народныхъ рукахъ за выполнение дорогъ.

Вдобавокъ еще, государство затрачивало и продолжаетъ ежегодно затрачивать около 4 милл. руб. на исправное содержаніе этихъ дорогъ. На долю Костр. губ. и тутъ приходится участвовать около 40.000 руб. ежегодно (опять по соотношенію численности населенія). Но изъ этихъ 4 милл. ни одинъ рубль не возвращается въ нашу губернію.

Не имѣя ни одной версты шоссе, Костромская губернія, а съ нею и г. Кострома тратятся, по распоряженію государства, на постройку и содержаніе шоссе въ другихъ губерніяхъ, незная и дойдетъ ли когда нибудь очередь до серьезной помощи ей самой постройкой и улучшеніемъ дорогъ.

А за это время уничтожаются историческія связи въ городской торговлѣ, замирающей отъ бездорожья и вялаго развитія народнаго хозяйства, вызываемаго отчасти имъ же.

Закончившійся ко времени введенія земства періодъ строительства шоссе со стороны казны, повидимому, теперь опять предполагается возобновить въ широкомъ масштабѣ, судя по прилагаемому проекту гг. шоссейныхъ инспекторовъ.

Проектъ этотъ будетъ разосланъ губернскимъ земскимъ управамъ, но, мнѣ думается, и городскому управленію можно самостоятельно высказать по поводу его свое мнѣніе, потому что, если бы проектъ былъ одобренъ и сталъ осуществляться въ такомъ видѣ, то улучшение дорогъ, связывающихъ г. Кострому съ губерніей и общеоу сѣтью шоссе, можетъ статься, опять бы отодвинулось на 60 лѣтъ.

Пора костромичамъ убѣдительно просить правительство въ первую же очередь связать *хорошими дорогами* г. Кострому хотя бы съ названными ранѣе 6-ю уѣздами и общеоу сѣтью проектированныхъ шоссе.

Уже давно многими земскими собраниями признана важность трактовъ:

Кострома—Галичь—Чухлома—Солигаличь (курортъ, гдѣ проживаютъ сотни больныхъ);

Вятскій: Кострома—Судиславль—Кадый—Макарьевъ—Унжа—Ветлуга;

Трактъ на г. Буй черезъ с. Молвитино.

Въ послѣднее время обозначился еще особенно важный путь изъ г. Костромы къ Ярославской губерніи черезъ с. Саметь, всего 20 верстъ, гдѣ дорога почти непроѣдна.

Все эти пути имѣютъ и теперь значеніе для торговли города. Арменскій трактъ (27 верстъ) хотя и не считается особенно оживленнымъ, но и по немъ въ торговые дни двигаются сотни подводъ; онъ важенъ для связи города Костромы

съ Нерехтскимъ уѣздомъ также, какъ Кинешемскій трактъ до ст. Карабанова, торговля котораго тяготеетъ еще къ Костромѣ.

Пройдетъ еще много лѣтъ, пока земство съ его ничтожными силами *замоститъ* эти тракты, но мы уже видѣли, какъ отражается большой промежутокъ времени въ интересахъ плотнаго населенія уѣздовъ, а съ ними и городской торговли.

Вредъ, который произошелъ отъ дурныхъ дорогъ, едва ли вполне вознаградимъ, но нельзя же съ этимъ мириться, и надо, по крайней мѣрѣ, озаботиться чтобы слѣдующія городскія поколѣнія и наслоенія жителей могли устраивать свою жизнь на началахъ болѣе широкаго, торговаго, производственнаго и культурнаго общенія, для котораго необходимы не только шоссейныя дороги, а и *жельзныя*, связывающія *кратчайшимъ непрерывнымъ* безъ перегрузокъ, путемъ г. Кострому и ея близкій промышленный и густонаселенный районъ съ отдаленнымъ и всероссійскимъ рынкомъ, а не такъ какъ теперь: безъ моста черезъ Волгу.

Въ отношеніи жельзныхъ дорогъ Костромская губернія тоже низко стоитъ по сравненію съ другими, считаясь чуть ли не на 4-мъ мѣстѣ въ промышленномъ отношеніи. Для сѣверной части губерніи и г. Костромы есть настойчивая нужда имѣть рельсовый путь къ сѣти дорогъ черезъ мостъ въ г. Ярославль.

Проектъ инженера В. М. Толстопятова: г. Ярославль—Кострома—Судиславль—Игодово—Нея, съ вѣтвью Игодово—Кинешма удовлетворилъ бы хорошо въ этомъ отношеніи, способствуя и развитію промышленнаго дѣла и подъему сельскаго хозяйства района. Линіи эти захватываютъ густо населенныя и изобилующія лѣсомъ мѣста. Съ ихъ устройствомъ промышленность могла бы перекинуться на лѣвый берегъ Волги и правый Унжи и оживить край.

Если бы отъ этого и утратилось нѣсколько значеніе вѣтви Кострома—Нерехта, то это—только небольшой участокъ ж. дороги въ 40 верстъ и при томъ онъ бы сохранилъ у себя

лѣсное товарное движеніе *) въ полной мѣрѣ, такъ какъ съ лѣваго берега Волги посылается туда очень мало.

Съ Перехты же и грузовое и пассажирское движеніе оставалось бы въ прежнемъ почти положеніи, благодаря Иваново-Вознесенскому промышленному району.

По отношенію къ г. Костромѣ чрезвычайно важно выполненіе по этому проекту первой линіи Ярославль—Кострома—Нея, давая ей связь и съ мировымъ рынкомъ и со всей губерніей.

Извиняясь передъ г.г. гласными за нѣкоторую длительность доклада, полагаю, что выводы изъ него таковы:

воды изъ доклада.

1) Въ виду медленнаго развитія торговли въ г. Костромѣ, зависящаго отъ ослабленія торговыхъ ея связей съ райономъ и губерніей влѣдствіе дурныхъ—до непроѣздности—дорогъ, Городскому Управленію необходимо самостоятельно просить высшее правительство о сооруженіи шоссейныхъ путей отъ г. Костромы къ уѣздамъ, въ каковыхъ чувствуется настоятельная нужда, а также и связи ихъ съ общою сѣтью дорогъ имперіи (на основаніи ст. 2 п. XI Город. Полож.).

2) Признать чрезвычайно важнымъ для города проведеніе рельсоваго пути отъ г. Ярославля черезъ г. Кострому по лѣвому берегу Волги, какъ предположено въ проектѣ инженера Вл. Мих. Толстопятова.

3) Просить Костромское Уѣздное Земское Собраніе обратиться непосредственно къ правительству съ просьбою о выдачѣ ему субсидіи на устройство необходимыхъ шоссейныхъ трактовъ Костромскаго уѣзда и суммъ на содержаніе и ремонтъ ихъ.

4) При согласіи на это Городской Думы, имѣющую быть просьбу къ правительству съ подробными ея мотивами разослать въ копіи всѣмъ Уѣзднымъ и Губернской Земской Управ-

*) Въ 1911 году отправлено отъ ст. Кострома 2.656.000 пуд. лѣсныхъ грузовъ и 265.000 пуд. льна.

вамъ для ознакомленія земскихъ собраній на предметъ возможности ходатайствъ съ ихъ стороны объ устройствѣ и содержаніи тѣхъ или другихъ шоссейныхъ трактовъ для соединенія съ г. Костромой.

Карта юсти шоссеи. дорогахъ

государственнаго значенія,

наименной въ соотвѣщеніи шоссеиныхъ инженерныхъ и одесигируемой въ Мемдубуколомственнаго соотвѣщеніи подь предидательствомъ князе Шаховского.

(Изъ журнала „Водныя пути и шоссеи-ныя дороги“, издав. подь редакц. В. М. Лоткина. Выпускъ I, 15 янв. 1913 г.).

Шоссеи. дороги:

————— устройствомъ казной.
 - - - - - проектир. соотвѣщеніемъ.





