

28676

Къ представленію во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта
по вопросу о сооруженіи проектируемой Сѣверо-Донецкой дороги.

КРАТКОЕ ВОЗРАЖЕНІЕ

~~25477~~

Г. ЕНАКІЕВУ

НА ДѢЛАЕМЫЯ ИМЪ ПОПРАВКИ

ИСЧИСЛЕННЫХЪ МНОЮ РАЗСТОЯНІЙ

ПО ПРОЕКТУ СѢВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ДОРОГИ.

Члена Государственной Думы

НИКОЛАЯ ЛЬВОВИЧА МАРКОВА I-го.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія инженера Г. А. Бернштейна, 3-я Рождественская, д. 7-а.

1908.

28676

Къ представленію во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта
по вопросу о сооружеіи проектируемой Сѣверо-Донецкой дороги.

КРАТКОЕ ВОЗРАЖЕНІЕ

Г. ЕНАКІЕВУ

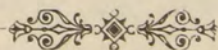
НА ДѢЛАЕМЫЯ ИМЪ ПОПРАВКИ

ИСЧИСЛЕННЫХЪ МНОЮ РАЗСТОЯНІЙ

ПО ПРОЕКТУ СѢВЕРО-ДОНЕЦКОЙ ДОРОГИ.

Члена Государственной Думы

НИКОЛАЯ ЛЬВОВИЧА МАРКОВА I-го.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія инженера Г. А. Бернштейна, 3-я Рождественская, д. 7-а.
1908.

Библиотека ИИФ СССР

39

4

ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!
ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!

РАЙОН КОСЛАВ

Л. ЕНКИЕВ

НА РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ

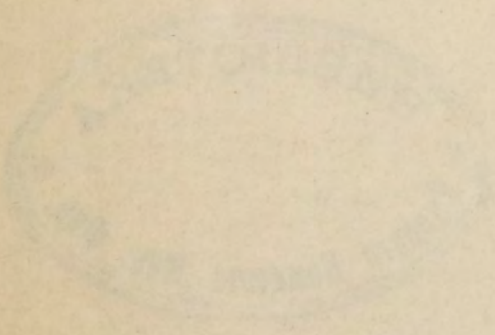
85426

РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ

РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ

РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ

РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ



РАЙОНАХ ИЛИ ПОДРАЙОНАХ

Краткое возраженіе г. Енакіеву на его поправки, едѣланныя въ моихъ исчисленіяхъ.

Мое уваженіе къ Высшему Государственному Учрежденію, какимъ является Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта, не даетъ мнѣ права утруждать его чтеніемъ моего отвѣта г. Енакіеву на возводимыя имъ на меня инсинуаціи, и потому въ настоящемъ объясненіи ограничиваюсь лишь строго дѣловой стороною вопроса.

Итакъ, г. Енакіевъ въ своей „Отповѣди“ указываетъ на сдѣланныя мною ошибки въ опредѣленіи нѣкоторыхъ разстояній въ связи съ проектируемой имъ Сѣверо-Донецкой линіей.

По этому поводу прежде всего считаю нужнымъ указать, что моя замѣтка, озаглавленная соотвѣтственно краткости и конспективности ея изложенія „**Нѣсколько словъ о бесполезности проектируемой Сѣверо-Донецкой ж. д.**“, имѣетъ лишь характеръ предисловія къ запискѣ, *которую я намѣренъ *) въ ближайшемъ будущемъ выпустить и въ которой поднятый мною вопросъ подвергается детальной разработкѣ.* Цѣлью моей предварительной замѣтки было обратить вниманіе Правительственныхъ учрежденій, которымъ предстоитъ рассмотретьъ вопросъ о сооруженіи Сѣверо-Донецкой линіи, на указанныя мною въ общемъ видѣ обстоятельства и соображенія.

При составленіи означенной замѣтки у меня не имѣлось подъ рукою ни карты г. Енакіева, ни журнала Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, ни приложеній, какъ къ этому журналу, такъ и къ пояснительной запискѣ г. Енакіева, и мнѣ

*) Въ моей замѣткѣ «Нѣсколько словъ...» на страницѣ 25-й сказано: «въ силу сего я считаю себя обязаннымъ вслѣдъ за этимъ представить общественному вниманію свое соображеніе о такомъ направленіи будущей Сѣверо-Донецкой дороги...». Нынѣ выпавшая на мою долю срочная работа по Государственной Думѣ, къ сожалѣнію, вынуждаетъ меня нѣсколько задержать изданіе означенной брошюры.

приходилось, основываясь на одной лишь этой пояснительной запискѣ, *комбинировать приводимыя въ ней указанія, чтобы болѣе или менѣе близко подойти къ направленію проектируемой г. Енакіевымъ линіи.* Если отъ этого и могли получиться у меня нѣкоторыя незначительныя ошибки, то онѣ, какъ это мною ниже доказывается, никакого вліянія на мои конечныя выводы не имѣютъ и имѣть не могли.

Разъясненіе
указывае-

А.

Разстояніе отъ ст. Льговъ Московско-Кіево-Воронежской ж. д.
до ст. Сортировочной Сѣверо-Донецкой дороги

г. Енакіевымъ въ
моей замѣт-
кѣ ошибокъ
въ разстоя-
ніяхъ.

опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 255 вер.,

Ф. Е. Енакіевъ въ 249 вер.

Данныя для
опредѣленія
означеннаго
разстоянія.

Въ пояснительной запискѣ къ проекту сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги сказано:

На страницѣ 8-й (24-я стр. сверху): „Длина участка Харьковъ-Льговъ — 250 верстъ“.

На страницѣ 23-ей (19-ая строка сверху): „1-й участокъ Льговъ С.-Д.-Сортировочная — длиною въ 249,32 верстъ — транзитный“.

На страницѣ 24-ой (18 строка снизу): „Станція Льговъ Сѣверо-Донецкой дороги расположена въ разстояніи 0,95 вер. къ югу отъ станціи Льговъ Курско-Кіевской“.

А на страницѣ 34-ой въ таблицѣ общаго свода строительной стоимости Сѣверо-Донецкой дороги длина участка Льговъ-Сортировочная опредѣлена въ 255,77 верстъ.

Поясненіе.

По существующимъ тарифнымъ правиламъ Московско-Кіево-Воронежская дорога за свое протяженіе между станціей Льговъ М.-К.-В. и станціей Льговъ Сѣверо-Донецкой, — *какое бы оно ни было, хотя бы оно не превышало 100 погон. саж.* — тарифную плату будетъ *взимать, какъ за 6 верстъ.* Такимъ образомъ при опредѣленіи *тарифныхъ разстояній* для перевозки грузовъ отъ или до станцій Сѣверо-Донецкой дороги получается:

ТАБЛИЦА № 1.

	Разстояніе въ верстахъ.
Отъ станціи Льговъ М.-К.-В. до Льгова Сѣверо-Донецк.	6
Отъ станціи Льговъ С.-Дон. до ст. Сортировочная С.-Донецк.	249
Итого	255

То-есть разстояніе это мною опредѣлено было вполне правильно.

Затѣмъ, переходя къ опредѣленію разстояній отъ различныхъ пунктовъ до Харькова или черезъ Харьковъ, необходимо прежде всего отмѣтить, что и въ настоящее время, когда Харьковскій желѣзнодорожный узелъ еще не связанъ съ проектируемой Сѣверо-Донецкой линіей, для грузового движенія требуется различать **четыре товарныхъ станціи Харькова**, *) а именно:

1) Харьковъ-Товарный Юго-Восточныхъ дорогъ, 2) Харьковъ (Нов.-Баварія) Харьково-Николаевской дороги, 3) Харьковъ Курско-Харьково-Севастопольской дороги и 4) Харьковъ-Товарный Харьково-Николаевской жел. дороги. Поэтому для устраненія въ послѣдующемъ недоразумѣній, о какомъ именно Харьковѣ идетъ рѣчь, опредѣлимъ разстояніе отдѣльно для каждой изъ четырехъ упомянутыхъ одноименныхъ станцій.

Данными для такого опредѣленія служатъ приведенныя ниже выдержки изъ пояснительной записки къ проекту сооруженія Сѣверо-Донецкой жел. дороги:

На страницѣ 7-ой сказано: „Длина **главной** линіи и соединительныхъ съ сосѣдними желѣзными дорогами путей опредѣлилась въ 712 верстъ, см. карту **).“

*) См. приложенную въ концѣ схематическую карту Харьковскаго желѣзнодорожнаго узла.

**) Этой карты къ пояснительной запискѣ не приложено, и даже въ Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ карта эта имѣется, какъ я узналъ, въ одномъ лишь экземплярѣ и притомъ въ масштабѣ 40 верстъ въ дюймѣ.

Далѣе исчисляются нѣкоторыя разстоянія уже не отъ начального пункта Сѣверо-Донецкой дороги—ст. Льговъ, а отъ конечнаго—Каменская, причемъ исчисленіе сдѣлано только до станціи Лиманъ, а разстоянія до станціи Сортировочная или до Льгова уже не приводятся, а сказано только: „У станціи Лиманъ къ линіи примыкаетъ вѣтвь (длиною въ 35 верстѣ) отъ станціи Краматорской К.-Х.-С. ж. д.“ и на этой же страницѣ далѣе говорится, что отъ Лиманскаго узла линія направляется въ Харьковъ.

На 8-ой страницѣ (23-я строка сверху): «Длина участка Лиманъ-Харьковъ 173 версты (по другому варианту, безъ тоннеля 177 верстѣ)».

На страницѣ 23-й (18-ая строка снизу): „2-ой участокъ Сортировочная-Лиманъ, протяженіемъ 173,25 в.“, а это указываетъ на то, что подъ словомъ „Харьковъ“ пояснительная записка разумѣла въ данномъ случаѣ станцію Сортировочная Сѣверо-Донецкой желѣз. дороги.

Наконецъ, на страницѣ 31-ой по вопросу о примыканіи Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги къ Харькову находимъ соображенія Комиссіи *), намѣтившей къ сооруженію цѣлый рядъ новыхъ передаточныхъ вѣтвей въ Харьковскомъ узлѣ, какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія. И въ числѣ этихъ вѣтвей предположено Комиссіей для безпрепятственной передачи товарныхъ поѣздовъ соорудить: соединительные пути отъ ст. Сортировочной Сѣверо-Донецкой ж. д. до станціи Харьковъ-Товарный Ю.-Вост. ж. д. протяженіемъ 5,95 верстѣ и до станціи Новая-Баварія Х.-Никол. ж. д. длиной 6,75 верстѣ и отдѣльное двухпутное сообщеніе Новой-Баваріи со ст. Харьковъ К.-Х.-Севаст. ж. д. протяженіемъ 8,64 версты. При этомъ, согласно заключенію той же Комиссіи, изъ общей стоимости всѣхъ намѣченныхъ работъ по развитію Харьковскаго узла часть ея въ суммѣ 1.795.000 рублей (въ пояснит. запискѣ ошибочно указана цифра въ 1.895.000 руб.) подлежитъ распределенію между существующими заинтересованными доро-

*) Указанныя соображенія Комиссіи изъ представителей примыкающихъ къ Харькову желѣзныхъ дорогъ изложены въ протоколѣ ея засѣданій отъ 29 сентября 1906 года.

гами, по исчисленіи **точного** ея размѣра, на основаніи **окончательныхъ** изысканій *).

Приведенныя выдержки указываютъ:

Поясненіе.

а) что *предполагается существованіе двухъ Сортировочныхъ станцій: Сѣверо-Донецкой и Курско-Харьково-Севастопольской жел. дороги, изъ коихъ первая проектируется, а послѣдняя фактически уже существуетъ **);*

б) что ст. Сортировочная Сѣверо-Донецкой ж. д. представляетъ собою **одну изъ промежуточныхъ станцій этой дороги по пути къ Харькову**, и что для соединенія ея съ существующими товарными станціями Харькова для передачи грузовъ *потребуется сооруженіе новыхъ вѣтвей*, для которыхъ придется устанавливать особыя тарифныя разстоянія ***),

и в) изъ сдѣланнаго въ пояснительной запискѣ опредѣленія потребнаго строительнаго капитала для сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги не усматривается, какія именно изъ всѣхъ намѣченныхъ соединительныхъ вѣтвей въ Харьковскомъ узлѣ будутъ осуществлены на собственныя средства Сѣверо-Донецкой дороги и какія при участіи другихъ входящихъ въ этотъ узелъ дорогъ?

Вслѣдствіе указанной неясности нельзя предвидѣть, *будетъ ли Сѣверо-Донецкая жел. дорога, какъ собственница этихъ вѣтвей, исчислять тарифныя разстоянія по проектируемому дѣйствительному ихъ протяженію, или же, въ случаѣ сооруженія нѣкоторыхъ вѣтвей другими дорогами самостоятельно или даже при нѣкоторой доль участія ихъ, будутъ установлены въ пользу этихъ дорогъ особыя тарифныя разстоянія за участіе своими путями въ перевозкѣ грузовъ отъ или до ихъ товарныхъ станцій до или отъ пункта примыканія къ Сѣверо-Донецкой линіи?*

А отсутствіе карты съ указаніемъ пунктовъ примыканія Сѣверо-Донецкой линіи къ тремъ существующимъ въ Харьковскомъ

*) Въ приведенныхъ выдержкахъ курсивъ вездѣ мой.

***) Хотя въ Сборникѣ тарифныхъ разстояній не опубликована, а потому при расчетѣ тарифныхъ разстояній во вниманіе принимаема не должна быть.

***) На схематическомъ планѣ Харьковскаго узла вѣтви эти показаны красной краской.

узлѣ дорогамъ лишаетъ возможности даже приблизительно опредѣлить, въ какомъ размѣрѣ эти тарифныя разстоянія могутъ быть установлены для каждой изъ участвующихъ дорогъ?

Нельзя также установить, при отсутствіи вышеуказанныхъ данныхъ, какая, съ проведеніемъ Сѣверо-Донецкой линіи, можетъ произойти метаморфоза съ дѣйствующими передаточными вѣтвями: какія изъ вѣтвей, являющихся нынѣ продолженіемъ своей главной линіи въ отношеніи передачи ея перевозокъ въ прямомъ и транзитномъ сообщеніяхъ, — превратятся во внутреннія соединительныя вѣтви, связывающія лишь станціи примыкающихъ желѣзныхъ дорогъ въ однихъ и тѣхъ же узловыхъ пунктахъ, для которыхъ установлены особыя тарифныя разстоянія (см. въ Сборникѣ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, изд. 1906 года, абзацъ „в“ § 9 на стр. 8-ой).

Въ виду всего изложеннаго, для опредѣленія разстояній отъ станціи Сортировочная Сѣверо-Донецкой жел. дороги до Харькова я долженъ былъ принять первымъ пунктомъ примыканія этой дороги Харьковъ-Товарный Юго-Восточныхъ дорогъ вѣтвью въ 5,95 верстъ. Собственницею этой вѣтви, несомнѣнно, будетъ Сѣверо-Донецкая дорога, которая вправѣ будетъ исчислять тарифное свое разстояніе соотвѣтственно дѣйствительному протяженію вѣтви, округляя лишь 5,95 въ 6 верстъ.

Правильность этого предположенія подтверждается, между прочимъ, совпаденіемъ слѣдующихъ цифръ. Авторъ пояснительной записки къ проекту сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги опредѣляетъ разстояніе Краматорская-Харьковъ въ 215 верстъ. Такой результатъ въ точности получается при слѣдующемъ суммированіи:

Краматорская-Лиманъ	35 верстъ.
Лиманъ-Сортировочная С.-Дон. ж. д. (173,25)	174 верстъ.
Сортировочная С.-Дон. ж. д.—Харьковъ Тов.	
Ю.-Вост ж. д. (5,95 вер.)	6 „
	<hr/>
	215 верстъ,

т. е. тогда, когда однимъ изъ слагаемыхъ является протяженіе

соединительной вѣтви Сѣверо-Донецкой линіи съ Харьковомъ-Товарнымъ Ю.-Восточн. ж. д.

Такимъ образомъ приходится считать выясненнымъ, что *первымъ пунктомъ примыканія* Сѣверо-Донецкой дороги къ одной изъ первыхъ лежащихъ по ея пути товарныхъ станцій Харьковскаго узла *будетъ товарная станція Харьковъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

Поэтому для опредѣленія разстояній отъ станціи (Харьковъ) Сортировочная С.-Дон. ж. д. до Харькова-Товарнаго Ю.-Вост. ж. д. приходится къ указанному протяженію (около 6 верстъ) соединительной вѣтви Сѣверо-Донецкой линіи добавить *еще тарифное разстояніе въ 6 верстъ, которое будетъ причитаться Юго-Восточнымъ дорогамъ. Итакъ, общее тарифное разстояніе въ этомъ соединеніи составитъ 12 верстъ.*

Слѣдовательно, за разстояніе отъ (Харькова) Сортировочной С.-Дон. ж. д. до Харькова-Тов. Ю.-Вост. ж. д. будетъ взиматься тарифная плата за 12 верстъ.

Перейдемъ теперь къ опредѣленію тарифнаго разстоянія отъ (Харькова) Сортировочной Сѣверо-Донецкой дороги до станціи Новая-Баварія Харьково-Николаевской дороги.

Какъ сказано выше, въ настоящее время представляется совершенно невозможнымъ при подсчетахъ тарифныхъ разстояній принимать во вниманіе тѣ соединительныя вѣтви, которыя были намѣчены упомянутой Комиссіей въ 1906 году, такъ какъ эти разстоянія по существующимъ тарифнымъ правиламъ зависятъ отъ многихъ обстоятельствъ, оставшихся въ данномъ случаѣ не выясненными (см. § 3 общихъ положеній, опубликованныхъ въ Сборникѣ тарифныхъ постановленій).

Поэтому я долженъ считать, что передача грузовъ съ Сѣверо-Донецкой дороги на сосѣднія *будетъ совершаться только по существующимъ нынѣ вѣтвямъ*, и что въ рассматриваемомъ случаѣ въ передачѣ будетъ участвовать существующая соединительная вѣтвь Юго-Восточныхъ дорогъ со станціей Новая-Баварія. До сего времени эта вѣтвь служитъ лишь для прямого сообщенія, такъ какъ транзитнаго между пунктами Харьковъ-Тов. Ю.-Восточн ж. д. и Нов.-Баваріей *не могло быть*, — и потому для прямого сообщенія съ Харьково-Николаевской дорогой

тарифное разстояніе для Юго-Восточныхъ дорогъ установлено въ 9 верстѣ и для Харьковско-Николаевской дороги то же въ 6 верстѣ,—т. е. *всего въ 15 верстѣ* (см. стр. 369 и 390 Сборника тарифныхъ разстояній, изд. 1906 г.).

Съ устройствомъ же соединенія между Юго-Восточными дорогами и Сѣверо-Донецкой линіей, *означенная вѣтвь обратится въ транзитную*. Для подобнаго транзитнаго сообщенія съ другими существующими дорогами *установлено тарифное разстояніе въ 17 верстѣ*, причемъ тарифное разстояніе для Харьковско-Николаевской дороги въ прямомъ сообщеніи съ Юго-Восточными дорогами остается *попрежнему въ 6 верстѣ* (см. стр. 34 того же Сборника). Слѣдовательно, разстояніе отъ Харькова-Тов. Ю.-Вост. ж. д. до Харькова (Новая-Баварія) Х.-Никол. ж. д. *для проходящихъ грузовъ съ Сѣверо-Донецкой дороги будетъ $17+6=23$ вер.*

Присоединяя сюда разстояніе отъ (Харькова) Сортировочной С.-Донец. ж. д. до Харькова-Тов. Ю.-Вост. ж. д., равное 12 верстамъ, получимъ, что все **разстояніе отъ (Харькова) Сортировочной С.-Донец. ж. д. до Харькова (Новая-Баварія) Х.-Ник. ж. д. будетъ $23+12=35$ верстѣ.**

Слѣдовательно, за разстояніе отъ (Харькова) Сортировочной Сѣверо-Донецкой ж. д. до Харькова (Новая-Баварія) Харьковско-Николаевской ж. д. будетъ взиматься тарифная плата за 35 верстѣ.

Точно также для опредѣленія разстояній отъ промежуточной станціи Сортировочная Сѣверо-Донецкой дороги до станціи **Харьковъ** К.-Х.-Севастопольской дороги служатъ тѣ-же данныя, какъ и для **Харькова (Н.-Баварія)** Харьковско-Николаевской дороги, и тѣ-же тарифныя разстоянія, какія примѣняются при передачѣ грузовъ съ Харькова-Товарн. Юго-Восточныхъ дорогъ, *т. е. $17+6=23$ версты.*

Слѣдовательно, отъ (Харькова) Сортировочной Сѣверо-Донецкой дороги до Харькова К.-Х.-Севастопольской дороги тарифная плата будетъ взиматься за 35 верстѣ.

Что же касается до провѣрки разстоянія отъ ст. Краматорской К.-Х.-Севастопольской дороги до станціи Лиманъ Сѣверо-Донецкой ж. д., то, какъ указано выше (при передачѣ грузовъ въ Льговѣ съ Сѣверо-Донецкой линіи на Моск.-Кіево-Вор. ж. д.),

слѣдуетъ прибавить къ 35 верстамъ разстоянія Сѣверо-Донецкой дороги *еще 6 верствъ тарифныхъ* за протяженіе отъ станціи Краматорской К.-Х.-Севастопольской дороги до пункта примыканія къ ней Сѣверо-Донецкой линіи, т. е. *считать это разстояніе въ 41 версту.*

Слѣдовательно, отъ ст. Краматорской К.-Х.-Севастопольской ж. д. до станціи Лиманъ Сѣверо-Донецкой ж. д. будетъ взиматься тарифная плата за 41 версту.

Такимъ образомъ, выяснивъ въ подробностяхъ тарифныя разстоянія отъ промежуточной станціи Сортировочная Сѣверо-Донецкой дороги до различныхъ товарныхъ станцій Харькова, а также разстояніе отъ Краматорской К.-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги до Лимана Сѣверо-Донецкой дороги, можемъ продолжить провѣрку разстояній и въ остальныхъ направленіяхъ, которыя мною приведены въ моей брошюрѣ о Сѣверо-Донецкой дорогѣ.

Б.

Для направленія Краматорская-Харьковъ К.-Х.-Сев. ж. д.

разстояніе опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 249 верствъ, Ф. Е. Енакіевъ въ 221 версту.

Результатъ вышеприведенныхъ данныхъ и поясненій таковъ:

ТАБЛИЦА № 2.

Отъ станц. Краматорская К.-Х.-Сев. дор. до станц. Харьковъ К.-Х.-С. дор.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-С.—Краматорская Сѣв.-Дон. (тарифн. разстояніе за передат. вѣтвь)	6
Краматорская С.-Д.—Лиманъ С.-Д. (транзитн.)	35
Лиманъ—(Харьковъ) Сортировочная С.-Д. (173,25 по указанію поясн. запис.)	174 *)
Сортировочная С.-Д.—Харьковъ Тов. Ю.-В. (5,95+6)	12
Харьковъ Тов. Ю.-В.—Харьковъ К.-Х.-С. (17+6)	23
Итого	250

Примѣчанія:

1) *Разстояніе это мною опредѣлено въ 249 верствъ, потому что существующее нынѣ направленіе по линіи К.-Х.-Севасто-*

*) См. выводъ на стр. 6-й.

польской жел. дор. составляет всего 249 верстъ, а по Общему Уставу Росс. жел. дорогъ станціи отправленія обязаны давать грузамъ кратчайшее направленіе, что въ данномъ случаѣ и даетъ 249 верстъ.

2) Такое-же точно разстояніе получается и для направленія Краматорская—Новая Баварія=250 верстъ.

Слѣдовательно, въ моей брошюрѣ разстояніе это нечислено вѣрно.

Переходя къ опредѣленію разстоянія отъ станціи Краматорская К.-Х.-Севастопольскій ж. д. до станціи Льговъ М.-К.-Воронежской ж. д., считаю необходимымъ отмѣтить слѣдующее.

По всей пояснительной запискѣ къ проекту сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги красной нитью проходитъ доказательство необходимости вести линію на Харьковъ, но безъ яснаго указанія, на какой именно. Такъ, на стр. 6-й сказано: „Опасность угольнаго голода грозитъ и для Харькова...“; на стр. 7-й: „Рациональность направленія на Харьковъ вытекаетъ изъ слѣдующихъ соображеній...“; на стр. 8-й: „Въ Харьковѣ сосредоточены такія учрежденія, какъ Совѣтъ Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи...“; подобныя указанія встрѣчаются еще и во многихъ другихъ мѣстахъ пояснительной записки.

А при исчисленіи разстояній въ этой же пояснительной запискѣ на стр. 8-й указываются направленія: „Лиманъ—Харьковъ“, „Камышеваха—Харьковъ“; то же дѣлается и при подсчетѣ транзитныхъ грузовъ (табл. А, стр. 15), причемъ транзитными участками названы: „Отрада—Харьковъ“, „Харьковъ—Лиманъ“.

Изъ всего этого необходимо было заключить, что магистральная линія Сѣверо-Донецкой дороги непременно проходитъ черезъ городъ Харьковъ и уже отъ него въ дальнѣйшемъ своемъ направленіи ведется до станціи Льговъ.

Все вышесказанное, кажется, даетъ основаніе не ставить мнѣ въ особую вину, что при такой туманной редакціи текста пояснительной записки я и моѣ впасть въ извинительныя цифровыя неточности.

В.

Для направленія Краматорская—Льговъ

разстояніе опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 504 верстѣ, Ф. Е. Енакиевъ въ 459 верстѣ.

Указанныя же выше исходныя соображенія и приведенныя таблицы даютъ:

Т А Б Л И Ц А № 3.

Отъ станц. Краматорская К.-Х.-Сев. ж. д. до станц. Льговъ М.-К.-Вор. ж. д.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-С.—Харьковъ К.-Х.-С. (примѣч. къ табл. 2)	249
Харьковъ К.-Х.-С.—Льговъ М.-К.-В. (таблица 1)	255
Итого	504

Слѣдовательно, и здѣсь ошибки съ моей стороны не сдѣлано.

Переходя къ исчисленію разстояній отъ Краматорской до Либавы—Портъ, я долженъ прежде всего отмѣтить, что въ своей замѣткѣ „Нѣсколько словъ“ мною приведена была сравнительная таблица разстояній исключительно съ цѣлью выяснитъ тѣ непонятныя на мой взглядъ мотивы, *которые побуждаютъ предпринимателей Сѣверо-Донецкой линіи вести ее въ направленіи на Харьковъ и затѣмъ изъ Харькова на Льговъ.*

Полагая, что однимъ изъ такихъ мотивовъ служитъ достигаемое этимъ сокращеніе разстояній для грузовъ, слѣдующихъ черезъ Харьковъ въ Либаву, мнѣ, естественно, оставалось сравнить между собою разстоянія до Либавы по существующему направленію и по новому, создаваемому при сооруженіи Сѣверо-Донецкой линіи, при чемъ сокращенія пришлось искать по пути между Харьковомъ и Льговомъ, такъ какъ на про-

тяженіи отъ Краматорской до Харькова такого сокращенія, какъ это было мною доказано, не получается.

Сравненіе же между собою различныхъ нынѣ существующихъ разстояній отъ Харькова до Либавы (какъ это теперь дѣлаетъ г. Енакіевъ въ своей „Отповѣди“, стр. 36-я) не входило въ мою задачу, такъ какъ, повторяю, рѣчь шла о сравненіи лишь новаго направленія черезъ Сѣверо-Донецкую дорогу съ нынѣ существующимъ.

Г.

Для направленія Краматорская—Либава-Портъ

разстояніе опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 1699 верстѣ, Ф. Е. Енакіевъ въ 1546 верстѣ.

Т А Б Л И Ц А № 4.

Отъ станц. Краматорская К.-Х.-С. ж. д. до ст. Либава Портъ.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-С.—Льговъ М.-К.-В. (таблица 3)	504
Льговъ М.-К.-В.—Брянскъ Риго-Орловск. ж. д.	203
Брянскъ—Двинскъ (транзитъ)	611
Двинскъ Р.-О.—Либава (прям. сообщ.)	381
Итого	1699

Слѣдовательно, новое направленіе черезъ Сѣверо-Донецкую дорогу, какъ я указалъ въ своей брошюрѣ, даетъ противъ нынѣ существующаго въ 1564 версты удлиненіе на 135 верстѣ.

Д.

Для направленія Краматорская—Петербургъ

разстояніе опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 1608 верстѣ, Ф. Е. Енакіевъ въ 1564 версты.

Т А Б Л И Ц А № 5.

Отъ ст. Краматорск. К.-Х.-Сев. ж. д. до ст. Петербургъ М.-Винд.-Р. ж. д.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-С.—Льговъ М.-К.-В. (таблица 3) . . .	504
Льговъ М.-К.-В.—Брянскъ Риго-Орловск. (транзитъ) . . .	203
Брянскъ—Витебскъ М.-Винд.-Рыб. ж. д.	369 *)
Витебскъ Р.-Орл.—Петербургъ (прям. сообщ.)	532
Итого	1.608

Слѣдовательно, новое направленіе черезъ Сѣверо-Донецкую до-
рогу, даетъ по сравненію съ нынѣ существующимъ направленіемъ
въ 1519 верстѣ, удлиненіе на 17 верстѣ.

91

Е.

Для направленія Краматорская—Рига

разстояніе опредѣлили:

Н. Л. Марковъ въ 1529 верстѣ, Ф. Е. Енакіевъ въ 1484 версты.

Т А Б Л И Ц А № 6.

Отъ ст. Краматорская К.-Х.-Сев. ж. д. до ст. Рига- берегъ.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-Сев.—Льговъ М.-К.-Вор. (табл. 3).	504
Льговъ М.-К.-Вор.—Брянскъ Риго-Орл. ж. д.	203
Брянскъ М.-К.-Вор.—Рига-берегъ (прям. сообщ.)	822
Итого	1529

*) Слѣдуетъ считать транзитъ 370 верстѣ, на 1 версту больше, т. е.
1609 верстѣ.

Слѣдовательно, направленіе черезъ Сѣверо-Донецкую дорогу противъ нынѣ существующаго направленія въ 1538 верстѣ оказывается короче на 9 верстѣ, какъ мною и было указано.

З а к л ю ч е н і е.

Такимъ образомъ получившіяся, по мнѣнію г. Енакіева, разногласія въ исчисленныхъ нами обоими разстояніяхъ объясняются слѣдующимъ:

1) Г. Енакіевъ принимаетъ въ *разсчетъ протяженіе только Сѣверо-Донецкой линіи въ предѣлахъ ея конечныхъ пунктовъ, между тѣмъ какъ я считаю не протяженія, а тарифныя разстоянія, какъ Сѣверо-Донецкой, такъ и другихъ дорогъ, имѣющихъ принять участіе въ перевозкѣ грузовъ въ разсматриваемыхъ направленіяхъ,*

2) Г. Енакіевъ называетъ **Харьковомъ** либо промежуточную станцію Сортировочную Сѣверо-Донецкой дороги, либо станцію **Харьковъ-Товарный** Юго-Восточныхъ дорогъ, т. е. станціи, отстоящія отъ города **Харькова** почти на такомъ же разстояніи, какъ и станція Люботинъ. Я же при опредѣленіи разстояній до или отъ Харькова считалъ и считаю обязательнымъ прибавлять *установленные существующими правилами тарифныя разстоянія за все протяженіе соединительныхъ узловыхъ вѣтвей отъ или до станціи Сортировочной Сѣверо-Донецкой дороги до или отъ гор. Харькова,*

и 3) Г. Енакіевъ считаетъ, что намѣчавшіяся въ 1906 году узловою Комиссіей *къ постройкѣ новыя соединительныя вѣтви* уже осуществляются и посему начнутъ функционировать одновременно съ открытіемъ Сѣверо-Донецкой дороги, я же считаю осуществленіе намѣченныхъ вѣтвей пока проблематичнымъ, такъ какъ сомнѣваюсь, чтобы заинтересованныя дороги, *въ виду грозящихъ имъ значительныхъ потерь отъ проведенія Сѣверо-Донецкой линіи, согласились добровольно участвовать въ огромныхъ расходахъ на развитіе Харьковскаго узла,* — тѣмъ болѣе, что по исчисленію Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ (см. приложение 7-е къ Журналу засѣданій этой Комиссіи), Сѣверо-Донецкая дорога въ сильной степени облегчитъ Курско-Харьково-Севастопольскую и Харьковско-Николаевскую дороги, *спавъ съ нихъ перевозку грузовъ въ количествѣ 39.490.854*

тысячъ пудо-верстѣ, съ потерей изъ валовой выручки для Курско-Харьково-Севастопольской дороги около 4-хъ милліоновъ рублей и для Харьковско-Николаевской дороги около 1¹/₂ милліона руб.

Все вышеизложенное, полагаю, достаточно выяснило, на какихъ документальныхъ данныхъ и соображеніяхъ базировались приведенные въ моей замѣткѣ подсчеты, и, надѣюсь, мнѣ удалось *вполнѣ доказать*, что на основаніи имѣвшагося у меня матеріала *подсчеты эти сдѣланы правильно.*

Но послѣ изданія моей замѣтки г. Енакіевъ выступилъ съ своей „Отповѣдью“, изъ которой обнаружилось, между прочимъ, слѣдующіе новые факты:

а) На страницѣ 34-й „Отповѣди“ г. Енакіевъ, — *правда, въ выноскѣ и мелкимъ шрифтомъ, — сознается въ томъ, что ранѣе передачу грузовъ съ Сѣверо-Донецкой дороги имъ предполагалось производить черезъ Харьковъ К.-Х.-Сев. ж. д., а теперь онъ проектируетъ ее совершать черезъ Новую-Баварію Х.-Ник. ж. д., а не черезъ Курско-Харьково-Севастопольскую дорогу, что далеко не одно и то же!* Но это, однако, не останавливаетъ г. Енакіева, и онъ же *съ спяскою совѣстью укоряетъ меня же въ ошибочности моихъ подсчетовъ*, которые только и основывались на прежнемъ его предположеніи передачи грузовъ черезъ Харьковъ Курско-Харьково-Севастопольской жел. дор.?

Повидимому, и Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ *считаетъ подобно мнѣ*, что передачу грузовъ предположено совершать **черезъ Харьковъ К.-Х.-Севастопольской дороги**, такъ какъ въ своей справкѣ отъ 16-го Января 1908 г. (стр. 7-ая), Департаментъ исчисляетъ разстояніе отъ Харькова до Ворожбы М.-К.-Воронежской дороги въ **234 версты**, что именно и соответствуетъ въ точности разстоянію отъ **Харькова К. Х.-Севастопольской жел. дороги** (см. Сборникъ тарифныхъ разстояній, стр. 369-ю).

б) Въ той же выноскѣ г. Енакіевъ *подтверждаетъ*, что приложенная къ его подсчету доходности Сѣверо-Донецкой ж. д. таблица транзитныхъ разстояній составлена *до разработки проекта развитія Харьковскаго узла.*

в) Изъ приложенной къ „Отповѣди“ карты усматривается, что Сѣверо-Донецкая линія ведется *не черезъ Харьковъ*, и что Харьковъ будетъ лишь соединенъ съ Сѣверо-Донецкой линіей

при посредствѣ *особыхъ вѣтвей, которыя будутъ проведены отъ промежуточной станціи Сортировочная Сѣверо-Донецкой дороги и будутъ служить для передачи пассажировъ и грузовъ, слѣдующихъ до или отъ Харькова, а магистральная линія до Льгова ведется не отъ Харькова, а отъ упомянутой станціи Сортировочная,*

и г) Та же карта указываетъ на то, что предполагаемая вѣтвь въ 6,75 верстѣ отъ станціи Сортировочная Сѣверо-Донецкой дороги до Новой-Баваріи будетъ сооружена Сѣверо-Донецкой дорогой. *При этихъ условіяхъ, конечно, тарифное разстояніе до Новой-Баваріи уменьшится.*

Всѣ эти **новыя обстоятельства** вносятъ измѣненія въ разстоянія между Краматорской К.-Х.-Севастопольской дороги и Льговомъ М.-К.-Воронежской дороги, такъ какъ грузамъ, идущимъ на Льговъ, *не придется уже слѣдовать по соединительнымъ вѣтвямъ Харьковскаго узла,* и, соотвѣтственно этому измѣненію пути слѣдованія, получится, что разстояніе, опредѣляемое г. Енакіевымъ въ **459 вер.**, будетъ:

- отъ Краматорской К.-Х.-С. ж. д. до Лимана = 41 вер.
- » Лимана до Сортировочной С.-Дон. ж. д. = 174 »
- » Сортировочной до Льгова М.-К.-Вор. ж. д. = 255 »

Итого = 470 вер.

Слѣдовательно, тарифное разстояніе отъ станціи Краматорская К.-Х.-Сев. ж. д. до Льгова М.-К.-Вор. ж. д. будетъ не **459 верстѣ,** какъ опредѣляетъ г. Енакіевъ, а **470 верстѣ.**

На основаніи этого для направленія отъ Краматорской до Либавы получается слѣдующій результатъ:

Т А Б Л И Ц А № 7.

Отъ станц. Краматорская К.-Х.-Сев. ж. д. до ст. Либава-Портъ.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-Сев.—Льговъ М.-К.-Вор.	470
Льговъ М.-К.-Вор.—Брянскъ Риго-Орл.	203
Брянскъ—Двинскъ (транзитн.)	381
Двинскъ—Либава-Портъ (прямое сообщеніе)	611
Итого	1665

Существующее направленіе составляетъ **1564 вер.**

Слѣдовательно, обнаружившееся новое направление Сѣв.-Донецкой дороги черезъ Львовъ будетъ длиннѣе существующаго на 101 версту.

Если же продѣлать съ грузомъ ту комбинацію, которую рекомендуетъ г. Енакіевъ въ „Отповѣди“, то-есть заставить грузы, слѣдующіе изъ Донецкаго бассейна отъ станціи Краматорской К.-Х.-Севастопольской дороги, пройти черезъ двѣ лишнія передачи: одну на станціи Краматорской Сѣв.-Донецкой ж. д. и другую на станціи Новая-Баварія Хар-Никол. ж. д., и далье направить ихъ на Ворожбу—Бахмачъ—Льбаву, если только не будетъ установлено тарифнаго разстоянія въ Новой-Баваріи и для Юго-Восточныхъ дорогъ, то получится:

Т А Б Л И Ц А № 8.

Отъ станц. Краматорская К.-Х.-Сев. ж. д. до станц. Льбава-Портъ.	Разстояніе въ верстахъ.
Краматорская К.-Х.-Сев.—Краматорская Сѣв.-Донецк.	6
Краматорская Сѣв.-Донецк. — Сортировочная Сѣв.-Донецк. (35 + 174)	209
Сортировочная Сѣв.-Донецк. — Нов.-Баварія (если для этой вѣтви будетъ установлено тарифное разст., соответствующее проектируемому ея протяженію)	7
Нов.-Баварія Сѣв.-Донецк.—Нов.-Баварія Хар.-Ник.	7 *)
Нов.-Баварія—Ворожба М.-К.-Вор. (транзитн.)	229
Ворожба—Бахмачъ (транзитн.)	97
Бахмачъ—Льбава-Портъ	1013
Итого	1568

*) Такое тарифное разстояніе для Харьковско-Николаевской дороги нынѣ установлено при передачѣ грузовъ черезъ станцію Нов.-Баварія на Харьковъ К.-Х.-Сев. жел. дор. или на Харьковъ-Товарный Юго-Восточныхъ дорогъ.

Т.-е. получается удлиненіе противъ существующаго направ-
ленія на 4 версты, а не сокращеніе на 11 верстѣ, какъ это
выводитъ г. Енакіевъ.

При той же комбинаціи для направленія Краматорская—
Петербургъ получается:

ТАБЛИЦА № 9.

Отъ ст. Краматорская К.-Х.-Сев. дор. до ст. Петербургъ Никол. дор.			
Существующее направ- леніе.	Разстояніе въ верстахъ	Новое направленіе.	Разстояніе въ верстахъ
Краматорск.—Харьковъ. (К.-Х.-С.)	249	Краматорск. К.-Х.-С.—Краматорск. С.-Донецк.	6
Харьк.—Курскъ (М.-К.)	230	Краматорск. С.-Дон.—Харьк. Тов. Ю.-В. съ вѣтвью	215
Курскъ—Москва (Ник.)	506	Харьк. Тов. Ю.-В.—Харьк. К.-Х.-С. (транз.)	17
Москва—Петербургъ .	606	Харьковъ К.-Х.-С.—Курскъ-Москва- Петербургъ	1342
Итого	1591	Итого	1580

Итакъ, новое направленіе черезъ С.-Донецкую дорогу дастъ
сокращеніе на 11 верстѣ, а не на 28 в., какъ опредѣляетъ это
г. Енакіевъ въ своей «Отповѣди».

Для сообщенія же станціи Никитовка съ Петербургомъ

невыгодность направленія черезъ Сѣверо - Донецкую дорогу остается и при новой комбинаціи, а именно:

ТАБЛИЦА № 10.

Существующее направ- леніе.	Разстояніе въ верстахъ.	Новое направленіе.	Разстояніе въ верстахъ.
Никитовка—Купянскъ	208	Никитовка—Краматорск. С.-Д.	63
Купян. — Курскъ (М.-К.)	298	Краматорская С.-Д.—Харьковъ Тов. Ю.-В.	215
Курскъ—Москва (Ник.)	506	Харьковъ Тов. Ю.-В.—Харьк. К.-Х.-С.	17
Москва—Петербургъ .	606	Харьковъ К.-Х.-С.—Курскъ— Москва—Петербургъ . . .	1342
Итого . . .	1618	Итого . . .	1637

*Итакъ, направленіе черезъ Сѣв. - Донецкую дорогу оказы-
вается длиннѣе на 19 верстъ, а не на 2 версты, какъ опредѣляетъ
г. Енакіевъ.*

Что касается направлений для грузовъ центральной части
Донецкаго бассейна, дающей главнѣйшія перевозки, *то г. Ена-
кіевъ, сознавая невыгодность для себя подобныхъ сравненій, благо-
разумно ихъ избѣгаетъ* и даже не приводитъ сравнительной
таблицы для сообщенія отъ Камышевахи до Москвы, *имлю-
щейся въ моей замѣткѣ.* Между тѣмъ таблица Камышеваха —

Петербургъ тоже даетъ довольно наглядный выводъ не въ пользу Сѣверо-Донецкой жел. дорогъ:

ТАБЛИЦА № 11.

ОТЪ КАМЫШЕВАХИ ДО ПЕТЕРБУРГА:			
Существующее направление.	Расстояніе въ верстах.	Новое направление.	Расстояніе въ верстах.
I.			
Камышеваха — Купянскъ	150	Камышеваха Екат.—Камышеваха Сѣв.-Дон.	6
Купянскъ — Курскъ М.-К.	298	Камышеваха—Льговъ С.-Д.	485
Курскъ — Москва—Петербургъ	1112	Льговъ С.-Д.—Льговъ М.-К.-В—Брянскъ Р.-О.	209
		Брянскъ—Витебскъ М.-В.-Р.	370
		Витебскъ—Петербургъ	532
Итого . . .	1560	Итого . . .	1602

Итакъ, направленіе черезъ Сѣверо-Донецкую дорогу длиннѣе существующаго на 42 версты.

II.			
		Камышеваха Екат.—Камышеваха Сѣв.-Дон.	6
		Камышеваха С.-Д. Харьковъ Тов. Ю.-В. съ своей вѣтвью	246
		Харьковъ Тов. Ю.-В.—Харьковъ К.-Х.-С.	17
		Харьковъ—Курскъ—Москва—Петербургъ	1342
		Итого	1611

Слѣдовательно, направленіе черезъ Сѣверо-Донецкую дорогу какъ на Петербургъ, такъ и на Москву длиннѣе существующаго на 51 версту.

Посему проявленное г. Енакіевымъ желаніе исправлять мои цифровыя ошибки вынуждаетъ и меня указать также и на тѣ существенныя исправленія и поправки, которыя необходимо

ввести уже не въ мои подсчеты, а въ тѣ подсчеты, которые послужили для окончательныхъ выводовъ, какъ о будущей доходности Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, такъ и о размѣрахъ требующагося для ея сооруженія паричательнаго строительнаго капитала.

1) Такъ, Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, провѣряя представленныя предпринимателями Сѣв.-Донецкой дороги данныя о результатахъ эксплуатаціи проектируемой дороги, опредѣлила общій размѣръ эксплуатаціонныхъ, отъ движенія *зависящихъ и независящихъ, расходовъ въ 1 руб. 67 коп. на поѣздоверсту**).

Соотвѣтственно этой нормѣ и количеству поѣздоверствъ, принятыхъ Комиссіей, сумма эксплуатаціонныхъ расходовъ для участка этой линіи Льговъ-Мамай **) должна была равняться:

$$(3.218.282 + 800.000) \times 1.67 = 6.710.530 \text{ рублей.}$$

А между тѣмъ сумма эта въ расчетахъ принята въ размѣръ лишь **6.489.778 руб.**, т. е. расходъ ошибочно уменьшенъ на **220.752 рубля (?)**.

2) Точно также обнаруживается небольшая ошибка и на страницѣ 23 упомянутаго журнала засѣданій Комиссіи въ суммѣ стоимости сооруженія линіи Льговъ-Мамай Сѣверо-Донецкой дороги ***).

3) Кромѣ того изъ исчисленной суммы доходовъ Сѣверо-Донецкой дороги должны быть исключены и доходы отъ перевозки тѣхъ грузовъ, движеніе которыхъ по Сѣверо-Донецкой дорогѣ г. Енакіевымъ учтено въ направленіяхъ: отъ Краматорской и Никитовки до всѣхъ станцій Либаво-Роменской желѣзной дороги, а также отъ Никитовки и со станцій центральной части Донецкаго бассейна, — на примѣръ отъ Камышевахи, — на Москву, Петербургъ и Либаву.

*) При этомъ Комиссія на стр. 20 и 21 журнала ея засѣданій подробно мотивировала, почему ею установлена такая норма расходовъ именно для Сѣверо-Донецкой дороги.

**) Изъ журналовъ Комиссіи видно, что г. Енакіевъ ограничивается желаніемъ строить Сѣверо-Донецкую дорогу не отъ станціи Каменская, а отъ станціи Мамай до Льгова (640 верстъ вмѣсто 768 верстъ).

***) Дѣйствительная стоимость опредѣляется въ 66.100.000 рублей изъ расчета:

$102.000 \times 640 + 820.000 = 66.100.000$ руб.; а по журналу Комиссіи принято 66.090.000 руб., т. е. на 10.000 руб. менѣе. Почему и поверстная стоимость дороги будетъ не 103.265 руб., а 103.281 руб.

Необходимость такового исключенія основывается на выше-приведенныхъ сравнительныхъ таблицахъ тарифныхъ разстояній за №№ 8, 10 и 11, доказывающихъ, *что для этихъ направленийъ Сѣверо-Донецкая желѣзная дорога не создастъ никакого сокращенія разстояній и, слѣдовательно, не привлечетъ на себя грузовъ, отправляемыхъ на Либаву, Москву и Петербургъ, такъ какъ эти грузы будутъ продолжать слѣдовать по нынѣ существующимъ направленіямъ, которыя останутся кратчайшими и послѣ сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги.*

Такимъ образомъ, ожидаемый г. Енакіевымъ грузооборотъ, а вмѣстѣ съ нимъ и доходность Сѣверо-Донецкой дороги должны быть соотвѣтственнымъ образомъ уменьшены.

Затѣмъ, если будетъ принято во вниманіе: а) что Сѣверо-Донецкая дорога въ направленіи, которое ей даетъ г. Енакіевъ, пересѣчетъ на своемъ пути много чужихъ дорогъ и вѣтвей; б) что при постройкѣ дороги въ каждомъ такомъ пунктѣ ея пересѣченія всегда возникаетъ много спорныхъ вопросовъ, вызываемыхъ какъ разработкой технического устройства пересѣченія и примыканія къ дорогамъ, такъ и по разрѣшенію финансовыхъ условій общаго пользованія передаточными вѣтвями; и в) что разрѣшеніе подобныхъ вопросовъ всегда требуетъ продолжительнаго времени,—то и предположеніе г. Енакіева о возможности окончанія постройки Сѣверо-Донецкой дороги въ 40 верстѣ въ теченіе 2 лѣтъ—окажется болѣе чѣмъ неосуществимымъ, и посему, *считаясь съ неизбѣжностью удлиненія срока постройки дороги, придется строительный ея капиталъ обременить еще и дополнительными платежами процентовъ по акціямъ и облигаціямъ за все время постройки.*

А это обстоятельство создаетъ необходимость **увеличить для сооруженія дороги нарицательный капиталъ, что въ свою очередь повыситъ и расходы дороги по обязательнымъ платежамъ процентовъ и погашенія, а слѣдовательно, на столько же понизитъ чистую прибыль отъ эксплуатаціи Сѣверо-Донецкой дороги.**

Нисколько не стремясь препятствовать г. Енакіеву осуществлять проектированную имъ Сѣверо-Донецкую дорогу, я считаю, однако, въ видахъ Государственныхъ интересовъ, необходимымъ остановиться на разборѣ той осторожности, которая,

какъ завѣряеть г. Енакиевъ, была имъ положена въ расчеты какъ *размѣровъ ожидаемаго грузооборота по Сѣверо-Донецкой дорогѣ, такъ и конечныхъ финансовыхъ результатовъ отъ ея эксплуатаціи.*

Ниже помѣщенные сравнительныя таблицы *) наглядно указываютъ, насколько принятыя имъ для новой Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги нормы для грузооборота и ея доходности превышаютъ всѣ результаты эксплуатаціи, достигнутыя въ 1905 году смежными съ Сѣверо-Донецкой старыми желѣзными дорогами.

Сравнительная таблица № 12

перевозокъ грузовъ въ *товарныхъ поѣздахъ малой скорости* за 1905 годъ.

1	2	3	4	5	6	7	8
Названіе железныхъ дорогъ.	Всего перевезено. Пуды.	Всего сдѣлано пудо- верстъ. Тысячи пудо-верстъ.	Эксплуатационная длина до- роги.	В ы в о д ы:			
				Грузооборотъ на 1 версту дороги.		% отноше- ніе, приня- той для С.-Дон. дор. нормы грузо- оборота къ дѣйствиел. грузообороту дорогъ.	
				Количество перевезенн. пудовъ.	Количество сдѣланныхъ пудо-верстъ.	въ пу- дахъ.	въ пудо- верст.
				Т ы с я ч и		%	%
				пудовъ.	пудо-вер.		
Казенныя дороги:							
Еваторининская . . .	983.216.442	191.170.424	2737	359	70.315	139	153
Бурско-Харьк.-Севаст.	540.093.483	102.159.777	1673	322	61.173	155	176
Харьково-Николаевская	418.054.122	68.725.917	1351	309	50.385	161,5	214
Частныя дороги:							
Моск.-Кіево-Воронежск.	334.526.256	67.418.903	2340	143	28.799	349	372
Юго-Восточныя . . .	442.290.000	118.687.551	3244	136	37.394	367	288
Принятыя нормы для проектируемой Сѣ- веро-Донецкой дор. (Льговъ-Мамай) . . .	319.298.000	68.695.625	640	498	107.337	100	100

*) Данныя для этихъ таблицъ заимствованы изъ общихъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1905 годъ, опубликованныхъ въ Статистическомъ Сборникѣ Министерства Путей Сообщенія (выпускъ 89-й, изд. 1907 года).

Эта таблица показываетъ, что принятыя г. Енакіевымъ нормы грузооборота для Сѣверо-Донецкой дороги превышаютъ дѣйствительный размѣръ грузооборота указанныхъ казенныхъ дорогъ: въ отношеніи количества перевезенныхъ пудовъ на 1 версту дороги отъ 39 до 61½% и въ отношеніи количества сдѣланныхъ пудоверствъ на 1 версту дороги отъ 53 „ 114% по сравненію съ срѣдними частными дорогами: въ отношеніи количества перевезенныхъ пудовъ на 1 версту дороги отъ 249 „ 267% и въ отношеніи количества сдѣланныхъ пудоверствъ на 1 версту дороги отъ 188 „ 272% а такого рода расчеты, конечно, не должны возбуждать къ себѣ никакого довѣрія!

Сравнительная таблица № 13

валоваго дохода отъ перевозокъ въ товарныхъ поездахъ малой скорости за 1905 годъ

1	2	3	Выводы.	
			4	5
Названіе желѣзныхъ дорогъ.	Общая выручка отъ перевозокъ малой скорости.	Эксплоатационная длина дороги.	Средняя выручка на 1 версту дороги.	% отношеніе принятой для С.-Дон. дор. нормы къ средней выручкѣ дорогъ на вед.
	Рубли.	Версты.	Рубли.	%
Казенныя дороги.				
Екатерининская	29.019.750,55	2.737	10.602,76	166
Бурско-Хар.-Севастопольская.	17.857.968,18	1.673	10.674,22	165
Харьково-Николаевская . . .	13.493.185,57	1.351	9.980,17	176,5
Частныя дороги.				
Московско-Кіево-Воронеж. . .	16.547.026,22	2.340	7.071,38	249
Юго-Восточныя	25.673.868,80	3.244	7.914,26	233
Принятыя нормы для проектируемой Сѣверо-Донецкой дороги (Льговъ—Май)	11.261.063	640	17.595,41	100

Изъ этой таблицы видно, что принятая г. Енакиевымъ доходность съ версты его дороги отъ перевозки грузовъ малой скорости превышаетъ такую же доходность указанныхъ казенныхъ дорогъ, перевозящихъ помимо малоцѣннаго угольнаго груза и другіе болѣе цѣнные грузы,—отъ 65 до 76¹/₂%⁰, и что по сравненію съ сосѣдними частными дорогами превышеніе это достигаетъ отъ 133 до 149%⁰! Подобные подсчеты, конечно, должно почестъ за смѣлое увлеченіе со стороны г. Енакіева, при которомъ и ожидаемая имъ *полная поверстная* выручка даже и въ 18800 руб.—*кажется ему правдоподобной*.

Сравнительная таблица № 14

финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи жел. дорогъ за 1905 г.

1	2	3	4	5	6
Названіе желѣзныхъ дорогъ.	Экспло- таціонная длина до- роги.	Общая сум- ма капитала сооруженія жел. дороги.	Чистый доходъ дороги.	Ежегодные обязатель- ные платежи процентовъ и погашенія по капиталу сооруженія.	За вычетомъ всего расхо- да полу- чается изли- шекъ (+) или недостатокъ (—) валового дохода.
	Версты.	Р у б л н.			
Казенныя дороги.					
Екатеринославская . .	2737	109.470	5.772	4.748	+ 1.024
Кур.-Хар.-Севаст. . .	1673	132.627	5.234	5.237	— 370
Хар.-Николаевская :	1351	93.107	6.903	4.032	+ 2.871
Частныя дороги.					
М.-К.-Воронеж. . . .	2340	87.261	4.188	3.655	+ 533
Юго-Восточныя . . .	3244	98.582	4.280	4.177	+ 525
Принятые выводы для проектируе- мой Сѣверо-До- нецкой дороги (Льговъ—Мамай).	640	141.942	8.590	6.473	+ 2.117

Настоящая таблица вмѣстѣ съ таблицами №№ 12 и 13 приводитъ къ такому заключенію:

Если допустить даже, что Сѣверо-Донецкая жел. дорога уже съ первыхъ лѣтъ по ея сооруженію окажется въ столь же благопріятныхъ условіяхъ эксплуатаціи, какъ нынѣ Екатерининская дорога, т. е. будетъ перевозить на версту дороги около 360 тыс. пудовъ грузовъ малой скорости, выручая отъ такой перевозки также по 10.650 руб. на каждую версту, и будетъ имѣть, подобно Екатерининской дорогѣ, чистаго дохода 5772 рубля на версту дороги, — то найдемъ, что при размѣрѣ обязательныхъ ежегодныхъ платежей для Сѣверо-Донецкой дороги въ 6473 рубля на версту же вмѣсто 4748 руб., приходящихся на версту Екатерининской дор., то для Сѣверо-Донецкой дороги не только не окажется никакого излишка валоваго дохода (чистой прибыли), каковой имѣетъ Екатерининская дорога въ размѣрѣ 1024 руб. *), *а будетъ дефицитъ въ 6.473 — 5.772 = 701 руб. на версту дороги, т. е. всего $701 \times 640 = 448.640$ руб. въ годъ.*

А ежели принять во вниманіе, что всѣ подсчеты о доходности дороги г. Енакіева исходили изъ предположенія, что отношеніе расходовъ къ доходамъ (кстати сказать, выведенное по устарѣлымъ даннымъ за періодъ съ 1896 по 1905 годъ въ размѣрѣ 55.83⁰/₀), принятое имъ въ 60⁰/₀, — въ настоящее время является совершенно **несбыточнымъ**, такъ какъ въ 1905 году это отношеніе для казенной сѣти было уже равнымъ 75.90⁰/₀ и въ томъ числѣ для Екатерининской дороги составляло 62.04⁰/₀; а по смѣтнымъ предположеніямъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ на 1908 годъ принято для всей казенной сѣти въ 78⁰/₀, — то по этому ожидать *безубыточной эксплуатаціи* Сѣверо-Донецкой дороги будетъ болѣе, чѣмъ рискованно!

Справедливость моего вывода о дефицитѣ въ 448.640 руб. въ годъ можно усмотрѣть и изъ сравненія смѣтныхъ предположеній на 1908 годъ, сдѣланныхъ Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ для сѣти казенныхъ дорогъ, по которымъ чистый доходъ для Южныхъ дорогъ **) исчисленъ въ 5.600 руб. съ

*) 5772 — 4748 = 1024 руб.

**) Южныя дороги образовались отъ соединенія дорогъ: Курско-Харьково-Севастопольской, Харьковско-Николаевской и Херсонско-Николаевской.

версты дороги, за исключеніемъ изъ каковой суммы обязательныхъ платежей по строительному капиталу—по 4.710 руб. съ версты, — чистой прибыли останется по 890 рублей на версту. Слѣдовательно, допустивъ даже, что Сѣверо-Донецкая дорога сразу станетъ давать столько-же чистаго дохода, какъ и Южныя дороги, т. е. по 5.600 р. съ версты, то при обязательныхъ для Сѣверо-Донецкой дороги платежахъ, исчисленныхъ Комиссіей въ 6.473 рублей на версту, получается для Сѣверо-Донецкой дороги ежегодный дефицитъ въ $(6.473 - 5600) = 873$ руб. съ версты, или на 640 верстъ **получится ежегоднаго убытка 558.720 р., а не 1.355.277 рублей прибыли**, какъ опредѣляетъ г. Енакіевъ.

Все это при всестороннемъ обсужденіи, полагаю, способно доказать *правильность высказанныхъ мною опасеній*, что привлеченіе чужихъ капиталовъ къ дѣлу сооруженія Сѣверо-Донецкой дороги легко можетъ превратиться въ невыгодное вовлеченіе ихъ, и что при этомъ нашему Правительству угрожаетъ расплата за всѣ смѣлые расчеты г. Енакіева **приплатой по гарантіи изъ народныхъ средствъ**.

Доказавъ убыточность Сѣверо-Донецкой дороги, ожидаемую по первому участку ея—Мамай-Льговъ, протяженіемъ въ 640 верстъ,—считаю нужнымъ разяснить и тѣ причины, которыя побуждаютъ предпринимателей, въ будущемъ, **вовсе не стремиться достраивать конца Сѣверо-Донецкой дороги, протяженіемъ въ 128 верстъ, отъ Мамаи до Каменской**. Причины эти слѣдующія.

Междувѣдомственная Комиссія о новыхъ дорогахъ, на основаніи данныхъ пояснительной записки г. Енакіева, опредѣлила:

1) *нарицательную стоимость* участка Мамай-Каменская—равной 23 милліонамъ рублей, или на одну версту по 179,687 р. 50 коп.;

2) *валовой общій доходъ*—равнымъ 1.479,644 руб., или на версту дороги 11,560 руб.;

3) *валовой расходъ*—равнымъ 902,090 руб., или на версту дороги 7,047 руб., и

4) *обязательные платежи*—равными 1.183,378 руб., или на версту 9,245 рублей.

Все вышеприведенное указываетъ, что **самъ же г. Енакіевъ**

ежегодный дефицитъ на участкѣ Мамай-Каменская опредѣляетъ въ 4.733 руб. на версту дороги, или на весь участокъ въ размѣрѣ 605,824 рублей, и посему, конечно, онъ вполне правъ въ своемъ стремленіи постройку этого участка не только отложить до второй очереди, но и вовсе его не строить. И теперь ясно, почему осуществленіе всей Сѣверо-Донецкой дороги ставится г. Енакіевымъ непременно подъ охрану Правительственной гарантіи?

Н. Л. Марковъ.

28 февраля 1908 года.

Схематическая карта Харьковскаго желѣзно-дорожнаго узла.

Краснымъ приблизительно намѣчено направление Сѣверо-Донецкой жел. дор. согласно предположеніямъ пояснительной записки къ проекту ея сооружеія.

