

1196.
59

69655

~~8582~~

ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА.

Воп 4

О причинахъ неудовлетворительной перевозки грузовъ по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ и мѣрахъ къ устраненію ихъ.

Медленное и затруднительное передвиженіе грузовъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ постоянно возбуждало жалобы товаротправителей и получателей, изъ которыхъ можно заключить, что дорога не отвѣчаетъ требованіямъ промышленности; съ этимъ мнѣніемъ согласно и Управление дороги, но оно указываетъ, въ свое оправданіе, на недостатковъ перевозочныхъ средствъ, на слабую пропускную способность и на ошибочное первоначальное устройство дороги. Конечно, при построеніи ея, трудно было предвидѣть размѣръ требованій на перевозку и легко можно было ошибиться въ опредѣленіи размѣровъ станціонныхъ помѣщеній, платформъ, разъѣздныхъ путей, мастерскихъ и проч.; могло быть наз-

39

Библ. Харьк. ун-та

начено недостаточное количество подвижного состава, — и, может быть, по той же причинѣ допущены были значительные подъемы и закругленія.

Съ теченіемъ времени, хотя и усилены были средства дороги, но работа ея не улучшилась; — тѣже жалобы повторяются и теперь.

Сознавая неудовлетворительное состояніе своего дѣла, Общество Харьково-Николаевской дороги усматриваетъ необходимость въ разширеніи и капитальномъ переустройствѣ своего рельсоваго пути. Въ виду такого положенія дѣла, когда, съ одной стороны, обнаруживается несостоятельность учрежденія, а съ другой требуется затрата огромнаго капитала, необходимо нужно изслѣдовать подробно причины неудачной эксплуатаціи и обсудить мѣры для ея улучшенія. Исполненіе этой задачи приняла на себя Подкоммисія.

Причины неудовлетворительнаго состоянія эксплуатаціи.

Причины эти многоразличны, хотя, может быть, вытекаютъ изъ одного и того же источника. Къ главнѣйшимъ изъ нихъ относятся:

1) Неудовлетворительное состояніе мастерскихъ, небрежная починка подвижнаго состава и небрежное съ нимъ обращеніе.

Въ техническомъ описаніи Харьково-Николаевской дороги означены подробно устройство мастерскихъ и оборудованіе ихъ. Мастерскія устроены на 4-хъ станціяхъ. Въ Полтавѣ мастерскія, главнымъ образомъ, заняты ремонтомъ паровозовъ, а въ Крюковѣ ремонтируютъ вагоны, въ Николаевѣ и Бѣлопольѣ починяются паровозы и вагоны. Кромѣ того,

при 10 паровозныхъ депо, содержатся нѣсколько кузнецовъ и слѣсарей для незначительныхъ исправленій. По количеству подвижнаго состава, а еще болѣе при частомъ поврежденіи его, мастерскія оказываются тѣсными и по необходимости вагоны, даже зимою, починаются на запасномъ пути, на открытомъ воздухѣ. Средства ремонтныя не соразмѣрены порчѣ подвижнаго состава. Администрація не принимала серіозныхъ мѣръ къ усиленію мастерскихъ и такое невниманіе къ дѣлу послужило лишь къ тому, что въ мастерскихъ накоплялись вагоны и паровозы въ большомъ числѣ, нужно было ускорить ихъ починку и они, по необходимости спѣшно исправленные, такъ же скоро опять возвращались въ мастерскія.

По отчетамъ Правленія дороги ремонтъ подвижнаго состава въ пятилѣтіе (1874—78 г.) выраженъ въ слѣдующей таблицѣ:

	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.
Вышло изъ ремонта:					
паровозовъ всѣхъ наименован.	100	84	75	101	152
вагоновъ всѣхъ наименованій.	5,117.	5,874	4,265	4,715	9,760
Или въ процентахъ къ наличному числу было отремонтировано:					
паровозовъ	78,74 ^o / _o	80,77 ^o / _o	72,11 ^o / _o	88,59 ^o / _o	102,70 ^o / _o
вагоновъ	229,25 ^o / _o	253,84 ^o / _o	184,23 ^o / _o	203,67 ^o / _o	304,05 ^o / _o
Въ числѣ отремонтированныхъ:					
было товарныхъ { паровозовъ	75	63	57	68	106
{ вагоновъ .	4,596	5,303	3,582	3,953	8,899
Или въ процентахъ къ наличному товарному подвижному составу:					
отремонтировано: { тов. паровоз.	73,52 ^o / _o	79,74 ^o / _o	72,15 ^o / _o	76,40 ^o / _o	97,24 ^o / _o
{ > вагоновъ	220,96 ^o / _o	240,96 ^o / _o	168,09 ^o / _o	185,49 ^o / _o	298,92 ^o / _o

Размѣръ починки подвижнаго состава быстро возросъ въ 1878 г. и это возрастаніе трудно объяснить увеличеніемъ состава въ томъ году, при открытіи Сумскаго участка, такъ какъ подвижной составъ дороги тогда увеличился новыми паровозами и вагонами, не требовавшими почти никакой починки, и порчу вѣрнѣе будетъ приписать дурному уходу.

Управленіе дороги сообщило еще слѣдующія статистическія данныя: изъ числа 2,977 вагоновъ, имѣвшихся къ 1 Января 1879 г., выпущено изъ мастерскихъ и депо, послѣ починокъ, 9,966 вагоновъ, т. е. каждый вагонъ, находившійся на дорогѣ, подвергался починкамъ, среднимъ числомъ, въ мастерскихъ по 1,52 раза и кромѣ того въ депо 1,83 раза, всего въ теченіе года исправлялся 3,35.

Управленіе дороги на вопросы высшей Коммисіи о состояніи подвижнаго состава отвѣчало, между прочимъ (отвѣты стр. 81), такъ: «когда въ Апрѣлѣ 1879 года было сдѣлано распоряженіе направлять въ мастерскія для осмотра всѣ вагоны, имѣющіе надпись осмотра ранѣе 1 Января 1878 года, т. е. неосмотрѣнные 15 мѣсяцевъ, то пришлось около $\frac{1}{4}$ наличнаго числа товарныхъ вагоновъ исключить изъ поѣздовъ» — при этомъ Управленіе сознаетъ, что иногда попадаютъ на дорогѣ вагоны, неосмотрѣнные въ теченіе 3 лѣтъ.

Что касается ремонта паровозовъ, то Управленіе въ другомъ мѣстѣ (отв. стр. 87) говоритъ: «число паровозовъ, находящихся въ большомъ и маломъ ремонтѣ, измѣняется отъ 25 до 30% и наибольшей величины достигаетъ зимою.» По заявленіямъ лицъ, близко стоящимъ къ дѣлу, паровозъ поступаетъ въ малый ремонтъ черезъ четыре мѣсяца и въ большой — черезъ 8 мѣсяцевъ. Онъ работаетъ 9 мѣсяцевъ и остается безъ работы 3 мѣсяца. Суточная же его работа ограничивается 9 часами.

Подкоммисія, при своемъ осмотрѣ Сумскаго участка, сосчитала 14 Юня 1879 г. вагоны разныхъ наименованій, находившіеся на немъ; по ея счету оказалось всѣхъ вагоновъ 515, въ томъ числѣ больныхъ, переданныхъ въ депо и въ Бѣлопольскую мастерскую для починки, 131 или 25⁰/₁₀₀.

Начальникъ службы подвижнаго состава и тяги въ своемъ циркулярѣ, отъ 16 Юля 1879 г., обращая вниманіе начальниковъ мастерскихъ и депо на дурной ремонтъ подвижнаго состава, говоритъ: «по статистическимъ свѣдѣніямъ оказывается, что въ теченіи Мая мѣсяца осмотрѣно во всѣхъ мастерскихъ и депо дороги 1,198 вагоновъ, т. е. болѣе $\frac{1}{3}$ наличнаго числа ихъ. Не допуская возможности исполненія этой работы съ нѣкоторою тщательностію, при наличномъ числѣ рабочихъ при всѣхъ мастерскихъ и депо тѣмъ болѣе, что изъ вышесказаннаго числа на долю депо приходится 694 вагона при 42 слѣсаряхъ, я долженъ заключить, что работа исполняется крайне плохо, лишь бы вагонъ сбыть съ рукъ. Дальнѣйшія статистическія данныя вполнѣ подтверждаютъ это мнѣніе: 1) подобный же осмотръ продолжался въ Юнѣ мѣсяцѣ и продолжается теперь, слѣдовательно вагоны, разъ осмотрѣнные, могутъ ходить не болѣе трехъ мѣсяцевъ или исполнять пробѣгъ не болѣе 3—3¹/₂ тысячъ верстъ и затѣмъ вновь требуютъ ремонта, 2) изъ означеннаго числа вагоновъ въ томъ же Маѣ мѣсяцѣ было отцѣплено и исправлено вновь во второй разъ 128 вагоновъ, въ третій—31, въ четвертый—4 и въ пятый—1.»

Вообще подвижной составъ во время его работы содержится небрежно, паровозы не промываются какъ слѣдуетъ и котлы не очищаются отъ накипи; въ мастерскія поступаютъ паровозы, неочищенные отъ накипи, и съ разбѣденными частями механизма. Пренебрегая малый ремонтъ, паровозы и вагоны остаются въ работѣ до тѣхъ поръ, пока она еще возможна; но пренебрегая незначительное ихъ

поврежденіе, для исправленія котораго потребовалось бы нѣсколько часовъ, оказывается послѣ необходимымъ отдавать ихъ въ большой ремонтъ на нѣскольско недѣль. Наименѣе заботятся о вагонахъ чужихъ дорогъ и, какъ выразилось Управленіе въ своихъ отвѣтахъ, «нынѣ дѣйствующій способъ обмѣна вагона на вагонъ вліяетъ серіозно и постепенно разрушительнымъ образомъ на вагоны Русскихъ желѣзныхъ дорогъ (отв. Упр. стр. 264.)

Наичаще портится подвижной составъ по винѣ смазчиковъ, машинистовъ и отъ недостатка присмотра за нимъ. Повидимому, смазчики недовольно внимательны къ своему дѣлу, такъ какъ горѣніе буксъ составляетъ явленіе слишкомъ частое. Смазчикамъ назначается вознагражденіе за сбереженіе смазочнаго матеріала и, быть можетъ, ради этого вознагражденія они заботятся слишкомъ усердно о сбереженіи мази. Въ виду такого, постоянно встрѣчающагося горѣнія, слѣдовало бы точнѣе изслѣдовать качество смазочныхъ средствъ. Подкомисіи сдѣланы были словесныя заявленія о томъ, что олеонафтъ мало годенъ для зимняго времени, такъ какъ отъ холода онъ сгущается.

Вагоны и платформы, ихъ рессоры и оси нерѣдко портятся отъ перегруза. Это бываетъ вслѣдствіе податливости вѣсовщиковъ и кладовщиковъ; особенно часто встрѣчается перегрузъ при перевозкѣ матеріаловъ въ навалку, именно дерева, которое грузится не по вѣсу, но по глазомѣру или по объему. Перегрузъ доходитъ иногда до 200 пудовъ и въ такой мѣрѣ, что рессора, угибаясь, касается дна платформы или такъ называемой сережки.

На порчу подвижнаго состава имѣетъ также вліяніе мелкій летучій балластъ, не прикрытый щебнемъ.

По отчету за 1878 г. (вѣдомость № 26) къ 1 Января 1878 года было рабочихъ:
въ мастерскихъ 858

въ теченіи года прибыло	1,538
убыло	1,190
затѣмъ осталось къ 1 Января 1879 года	1,206

При такой переменѣ рабочихъ, очевидно, что эти рабочіе не заинтересованы своимъ дѣломъ, такъ какъ они легко его оставляютъ; не работая постоянно, то отходятъ, когда имъ представляется лучшій заработокъ, то опять приходятъ, и потому нельзя ожидать, чтобы работа ихъ была успѣшна и доброкачественна; при томъ нѣтъ для нихъ помѣщеній на станціяхъ и надежнаго пріюта. Они, какъ напримѣръ въ Полтавѣ и Николаевѣ, квартируютъ въ удаленіи, за 2 версты и болѣе, лишены возможности обѣдать дома и, отправляясь на ночлегъ, испытываютъ всѣ неудобства грязнаго времени. Они могли бы быть заинтересованы поштучною работою, порознь или товариществомъ, но такая поштучная работа рѣдко имъ дается.

Кромѣ недостатка хорошихъ мастеровыхъ и тѣснаго помѣщенія, мастерскія еще недостаточно оборудованы и нельзя сказать, чтобы они имѣли большой запасъ матеріаловъ и при томъ хорошаго качества; такъ напримѣръ, въ Крюковскихъ мастерскихъ, гдѣ исправляются вагоны и строятся кузова, для нихъ нѣтъ сухаго выдержаннаго дерева, а употребляется свѣжая сосна, привезенная по Днѣпру, весьма непрочная. Въ магазинахъ нѣтъ необходимаго количества запасныхъ частей, и потому случается нерѣдко, что въ одно и тоже время нужно исправлять вагонъ и изготовлять для него запасныя части; для отливки ихъ недостаетъ чугуно-литейной; особенно же встрѣчается затрудненіе при починкѣ чужихъ вагоновъ разныхъ типовъ, требующей запасныхъ частей разныхъ размѣровъ и формъ; приходится выписывать ихъ изъ центрального Крюковскаго склада, гдѣ онѣ, по конвенціи, должны находиться въ запасѣ и если тамъ не окажется, то спрашивать ихъ у дорожи-

собственницы испорченнаго вагона, и по этой причинѣ чужіе вагоны, поврежденные, стоятъ на запасномъ пути иногда по нѣсколько мѣсяцевъ.

Дурное состояніе подвижнаго состава доказывается ежегоднымъ быстрымъ возвышеніемъ расхода на ремонтъ его и содержаніе мастерскихъ.

	1874 г.		1875 г.		1876 г.		1877 г.		1878 г.	
Издержано на этотъ предметъ.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
	514,926	09	291,092	49	329,256	59	439,802	78	655,266	39

Но не касаясь правильности цифръ, кажется очевиднымъ, что ремонтірованіе не отвѣчаетъ массѣ необходимыхъ починокъ. Общество слишкомъ мало обращаетъ вниманія на этотъ предметъ, сберегая свои рубли; въ другомъ же мѣстѣ недополучаетъ сотни и тысячи рублей. Слова, сказанныя въ засѣданіи 20 Іюля Полтавскаго общества сельскаго хозяйства его предсѣдателемъ, въ присутствіи Харьковской подкоммисіи, заслуживаютъ быть повторенными здѣсь: «когда усилилось движеніе по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ, то начали уменьшать жалованье служащимъ, а равно сокращена и значительно, кажется съ 800 на 300 т, смѣта расходовъ на ремонтіровку и исправленіе подвижнаго состава. Такія распоряженія усугубили еще медленность движенія и отправки грузовъ и хотя, распоряженіемъ Правительства, усиленъ вагонами подвижной составъ, но это не ускорило перевозки хлѣба, потому что замѣнъ этого до 1,000 вагоновъ изъ прежняго состава было въ починкѣ, которая производится весьма медленно, вѣроятно, по ограниченности средствъ.

2) Простой вагоновъ на станціяхъ слишкомъ частый и продолжительный.

Уже сказано было въ описаніи эксплуатаціи дороги, что, по распущеніи артели, на станціонныхъ агентовъ возложена забота о нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ и это распоряженіе Правленія, сдѣланное съ цѣлью уменьшить расходы, сильно вредитъ успѣху передвиженія грузовъ. Правленіе, повидимому, желало согласовать свои интересы съ интересами своихъ агентовъ и достигло цѣли противоположной, именно: при тѣхъ низкихъ цѣнахъ, какія назначены для найма рабочихъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ (62 к. отъ вагона), агенты дороги, въ большей части случаевъ, не могутъ отыскать грузчиковъ; имъ, какъ было объяснено въ другомъ мѣстѣ, приходится дѣлать отъ себя приплату или вынуждать товароотправителей и получателей производить нагрузку и выгрузку на свой счетъ, но какъ эти лица не всегда являются на станціи и не всегда бываютъ податливы, то начальники станцій находятъ необходимымъ и болѣе удобнымъ для себя оставлять порожніе вагоны ненагруженными, или нагруженные—невыгруженными нерѣдко въ теченіи 3 дней и болѣе и возлагать вину на товарохозяевъ, что сопровождается штрафомъ за пожелалое, измѣненіемъ очереди и проч.

Управленіе дороги указываетъ на накопленіе вагоновъ невыгруженныхъ на оконечной станціи «Николаевъ», какъ на обстоятельство, отъ котораго зависитъ задержка въ движеніяхъ по всей линіи и, въ видахъ понужденія къ скорѣйшей уборкѣ привезенныхъ туда товаровъ, оно исходатайствовало взиманіе штрафа, при накопленіи грузовъ свыше 300 ваг., по 1 коп. съ пуда, если товаръ не будетъ взятъ въ теченіи 24 часовъ. Управленіе въ своихъ отвѣтахъ (стр. 268) говоритъ: «особенно усиленное накопленіе

грузовъ въ прошломъ 1878 г. вызвано было задержкою хлѣбныхъ грузовъ во время блокады Черноморскихъ портовъ и загроможденіемъ станціи Николаевъ въ такой степени, что тамъ находилось въ день по 1,000 вагоновъ хлѣбнаго груза: до 500 вагоновъ на складѣ и столько же на подвижномъ составѣ.» Это былъ случай исключительный, вызвавшій мѣры понудительныя для товароотправителей. Обыкновенно же прибывало на станцію Николаевъ отъ 120 до 130 вагоновъ съ хлѣбомъ въ день (*), изъ которыхъ около 30% имѣютъ прямое назначеніе въ магазины Кременчугскаго банка на мельничную и портовую вѣтви, гдѣ вагоны, минуя станціонныя платформы, выгружаются прямо въ магазины и только около 70—80 вагоновъ поступаютъ на платформы, гдѣ въ настоящее время можетъ помѣститься до 500 вагоновъ; поэтому сокращеніе льготнаго 48 часоваго лежанія грузовъ на 24 часа кажется несправедливымъ, во-первыхъ потому, что суточный срокъ и накопленіе вагоновъ слѣдуетъ считать лишь тогда, когда товаръ выгруженъ на платформы, а во-вторыхъ, эта принудительная мѣра можетъ дать поводъ къ несправедливымъ дѣйствіямъ со стороны агентовъ, нисколько не ускоряя движенія по линіи, какъ объ этомъ уже заявлено Подкоммисіи многими товароотправителями во время ея пребыванія въ Николаевѣ.

Обыкновенно винятъ товаро-хозяевъ въ задержкѣ груженыхъ вагоновъ, но всякій заботливый хозяинъ, за немногими исключеніями, спѣшитъ принять товаръ для своихъ собственныхъ интересовъ, зная, по опыту, что онъ на платформѣ плохо сберегается. Товаро-получатель опоздаетъ принять лишь тогда, когда онъ не знаетъ о приходѣ товара и

(*) Изъ вѣдомости, доставленной Управленіемъ въ Подкоммисію, видно, что за время съ 1 Сентября по 21 Октября 1879 г (въ періодъ усиленнаго движенія, когда на станціяхъ было сложено 6,697 вагоновъ хлѣба), прибыло въ Николаевъ 8,467 вагоновъ, слѣдовательно, среднимъ числомъ, въ день 166 вагоновъ.

когда грязныя грунтовыя дороги дѣлають отвозъ товаровъ невозможнымъ. Не отвергая нѣкоторыхъ задержекъ (не вагоновъ, а грузовъ), по винѣ получателей, мелкихъ спекулянтовъ, ищущихъ продать хлѣбъ на платформѣ и сбѣречь издержки на перевозку въ магазины, можно утвердительно сказать, что въ задержкѣ, какъ груженыхъ такъ и порожнихъ вагоновъ, на станціяхъ чаще виноваты станціонныя агенты дороги.

Нельзя одобрить вновь введенный порядокъ нагрузки и выгрузки: онъ сильно вредитъ дѣлу во многихъ отношеніяхъ, именно: замедляетъ движеніе по линіи, даетъ поводъ къ разнымъ справедливымъ претензіямъ со стороны товаро-отправителей и, наконецъ, стѣсняетъ агентовъ желѣзной дороги, отрывая ихъ отъ прямыхъ обязанностей и вводитъ ихъ въ соблазнъ. Начальникъ станціи, при такомъ порядкѣ, вмѣсто того, чтобы контролировать отправку и выгрузку товаровъ, дѣлается самъ исполнительнымъ и контролирующимъ агентомъ.

3) Порядокъ въ распредѣленіи поѣздовъ и вагоновъ, при которомъ администрація не вполне пользуется провозною и пропускною способностями дороги и своими средствами.

Управленіе въ своихъ отвѣтахъ (стр. 5), принимая въ соображеніе пропускную способность дороги, находитъ работу ея возможною при наличныхъ 136 паровозахъ и 3.357 товарныхъ вагонахъ (считая по 2 тысячи верстъ общаго пробѣга на каждый товарный паровозъ въ мѣсяць), по 23,4 вагона на каждый товарный паровозъ, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

1. На участкѣ Харьковъ-Кременчугъ . 5 тов. поѣздовъ
2. — — Кременчугъ-Знаменка . 7 — —

3. На участкѣ Знаменка-Николаевъ.	6	тов. поѣздовъ.
4. — — Знаменка-Елисаветградъ.	4	— —
5. — Сумскомъ участкѣ.	2 ¹ / ₂	— —
Итого товарныхъ поѣздовъ въ сутки	24 ¹ / ₂	— —

Въ подробномъ росписаніи поѣздовъ съ 15 Мая 1879 г.

назначено:

Отъ Харькова до Полтавы	7
— Полтавы до Кременчуга.	7
— Кременчуга до Знаменки	8
— Знаменки до Николаева	7
— Мерехы до Ворожбы.	6
— Знаменки до Елисаветграда.	7
Итого	42

Въ приказѣ управляющаго дорогою съ 1-го Іюня того года поѣзда должны слѣдовать:

На участкѣ Харьковъ-Кременчугъ	5
— — Кременчугъ Знаменка	7
— — Знаменка-Николаевъ	6
— — Знаменка-Елисаветградъ	2
— — Сумскомъ.	3
Итого.	23

Изъ вѣдомости Управленія, доставленной въ Подкоммисію, о числѣ отправленныхъ поѣздовъ на Харьковско-Николаевской дорогѣ въ теченіи Января и Іюля 1879 года, когда подвижной составъ былъ усиленъ, видно, что на всѣхъ участкахъ проходили, по направленію отъ Харькова, поѣзда, среднимъ числомъ, въ день:

Въ Январѣ: отъ Харькова до Полтавы	3,2
— — — Полтавы до Кременчуга	3,5
— — — Кременчуга до Знаменки.	5,6
— — — Знаменки до Елисаветграда	2,3
— — — Знаменки до Николаева	4,8
— — — по Сумскому участку.	2
Итого	21,4

Въ Іюль: отъ Харькова до Полтавы	5
— — — Полтавы до Кременчуга	4,7
— — — Кременчуга до Знаменки	5,8
— — — Знаменки до Елисаветграда	3,3
— — — Знаменки до Николаева	3,4
— — по Сумскому участку	3,3
Итого	25,5

Изъ отчета Правленія за 1878 г. (вѣдомость № 34) видно, что въ этомъ году было отправлено поѣздовъ по всѣмъ участкамъ Харьково-Николаевской дороги, въ одномъ направленіи, 4.362, что составляетъ въ сутки среднимъ числомъ 12 поѣздовъ. (а)

На сколько Общество желѣзной дороги пользуется своимъ, довольно многочисленнымъ, подвижнымъ составомъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Въ 1878 году на одинъ вагонъ приходилось пудо-версть 3.435.440.

Средній пробѣгъ товарнаго вагона 15.714 вер.

Полезный пробѣгъ 65%

Средняя погрузка вагона 225 (б)

Средній составъ поѣзда 18,58.

Средняя скорость (несчитая остановокъ) для товарныхъ поѣздовъ 20 версть въ часъ.

Дѣйствительная скорость (включая остановки) товарныхъ поѣздовъ отъ 11 до 13 версть въ часъ (в).

Числа эти сами собою не выражаютъ успѣха въ перевозкѣ грузовъ. Чтобы ближе опредѣлить работу подвижнаго состава, позволительно пробѣгнуть къ слѣдующему соображенію.

(а) росписанія поѣздовъ на 1878 не имѣется въ Подкомисіи.

(б) Такъ значится въ отвѣтахъ Управленія стр. 237.

(в) Отвѣты Управленія стр. 14.

Въ 1878 году и къ 1-му Января 1879 года было на Харьковско-Николаевской дорогѣ товарныхъ паровозовъ 109 и товарныхъ вагоновъ 2.977. Въ томъ году сдѣлано товарныхъ поѣздовъ въ одномъ направленіи 4.362; каждый поѣздъ былъ среднимъ числомъ съ составъ 18,58 вагоновъ.

По этому вагоны въ общей массѣ были въ движеніи по числу отправокъ $4.362 \times 18,58 = 81.045,96$ разъ.

Въ предыдущіе годы 1874 — 76 среднимъ числомъ поѣздъ состоялъ изъ 26,4 вагоновъ и если техническія условія позволяли имѣть поѣзда въ такомъ составѣ (а), то, умноживши число поѣздовъ 4.362 на 26,4, цифра отправокъ вагоновъ опредѣлится въ 115.156,8. Если же изъ этого числа вычестъ 81.045,96, то остается 34.110 вагонныхъ отправокъ, которыми не пользовалась дорога, что составляетъ 29,62% общаго ихъ числа. И такъ 29,62% вагоновъ были въ бездѣйствіи.

Употребивши въ дѣло эти свободные вагоны, можно полагать, что на станціяхъ Харьковско-Николаевской дороги залежей не было бы. Еще успѣшнѣе желѣзная дорога должна бы работать въ послѣдующее время, такъ какъ ея перевозочныя средства съ 1 Января 1879 г. значительно увеличились подвижнымъ составомъ правительственнаго заказа.

Управленіе заявляетъ (отв стр. 259), что, при настоящемъ устройствѣ передаточныхъ станцій Харьковско-Николаевской дороги, она можетъ въ теченіи сутокъ принимать правильнымъ обмѣномъ:

Въ Харьковѣ отъ К.-Х.-Азовской не болѣе . . .	75	вагон.
— Мерефѣ отъ К.-Х.-Азовской — — . . .	70	—
— Ворожбѣ отъ К.-Кіевской — — . . .	50	—

(а) По мнѣнію Управленія (отв. стр. 235) составъ поѣздовъ можетъ быть гораздо значительнѣе: лѣтомъ по главной линіи отъ 28 до 40 груженыхъ вагоновъ, зимою отъ 24 до 34, только на Сумскомъ участкѣ лѣтомъ 24, а зимою отъ 19 до 22.

Въ Знаменкѣ отъ Фастовской	—	—	75	вагон.
— Елисаветградѣ отъ Одесской	—	—	75	—

Заявляя это, Управленіе видитъ необходимость въ капитальной перестройкѣ и расширеніи этихъ станцій. Чтобы рѣшить вопросъ: на сколько передаточные пункты не удовлетворяютъ требованіямъ безостановочнаго обмѣна и на сколько они нуждаются въ перестройкѣ, слѣдуетъ обратиться къ даннымъ, имѣющимся въ дѣлахъ администраціи.

По отчету Правленія за 1878 г. (вѣдом. № 38) среднимъ числомъ въ день сдано и принято въ обмѣнъ вагона на вагонъ на передаточныхъ станціяхъ:

Въ Харьковѣ	27	ваг.
— Ворожбѣ	10	—
— Мерефѣ	3	—
— Знаменкѣ	23,5	—
— Елисаветградѣ	21,2	—

Въ отвѣтахъ Управленія (стр. 154—156) означенъ дѣйствительный обмѣнъ вагоновъ за 2 мѣсяца 1879 г. въ слѣдующемъ размѣрѣ: въ теченіи Апрѣля принято въ Харьковѣ отъ К.-Х.-Азовской дороги груженныхъ и порожнихъ вагоновъ 968; среднимъ числомъ въ день 32,3
сдано на ту же дорогу 1.062 35,4
въ Ворожбѣ прин. 401, среднимъ числомъ въ день 13,4
сдано 401, 13,4
въ Мерефѣ принято 894, въ день 29,8
сдано 748, 24,8
въ Знаменкѣ принято 696, въ день 23,2
сдано 696, 23,2
въ Елисаветградѣ принято 364, въ день 12,1
и столько же сдано 12,1
въ Маѣ мѣсяцѣ того же 1879 г. обмѣнено среднимъ числомъ въ день:

въ Харьковѣ: принято	48,9
--------------------------------	------

сдано	45,1
въ Ворожбѣ: принято	19,9
сдано	19,9
въ Мерефѣ: принято	14,1
сдано	18,9
въ Знаменкѣ: принято	46,8
сдано	46,8
въ Елисаветградѣ: принято	21,2
сдано	24,7

По послѣднимъ свѣдѣніямъ за 2-ю половину 1879 года средній ежедневный обмѣнъ вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ представленъ въ слѣдующемъ размѣрѣ: сдано

Съ 9 час. утра.	Въ Харьк.	Знаменкѣ.	Елисаветг.	Бѣлопольѣ	Мерефѣ
Въ Іюлѣ.	44,2	46,6	23,5	22,0	70,5
— Августѣ.	40,7	54,0	21,8	20,3	67,2
— Сентябрьѣ	44,1	41,8	17,3	21,8	52,6
— Октябрьѣ	36,6	40,7	24,6	27,7	36,2
— Ноябрьѣ.	28,1	36,1	26,9	32,7	43,1
— Декабрьѣ.	25,4	27,5	27,4	33,5	53,7

и такое число принято въ обмѣнъ съ сосѣднихъ дорогъ (а).

(а) Отношеніе Правленія отъ 12 Января 1880 г. за № 171.

69655

Выставленные цифры, изображающія дѣйствительную практику передаточныхъ пунктовъ, доказываютъ, что средства передаточныхъ станцій, собственно въ виду обмѣна, находятся въ удовлетворительномъ состояніи и что условія этихъ станцій не могутъ задерживать движенія по линіи, а капитальное переустройство ихъ, требуемое администраціею дороги, оказывается ненужнымъ; даже на Мерефянской станціи построены совершенно напрасно обширныя платформы для угля, остающіяся незанятыми. Станція въ Ворожбѣ нуждается собственно въ пассажирскомъ помѣщеніи и для устройства его имѣется остатокъ отъ строительнаго капитала по Сумскому участку. Объ устройствѣ передаточной станціи «Харьковъ», которая дѣйствительно нуждается въ расширеніи станціонныхъ путей и въ помѣщеніяхъ для склада привозимыхъ матеріаловъ, будетъ сказано послѣ.

4) Средства, принятыя желѣзнодорожнымъ обществомъ для усиленія доходности, не способствуютъ развитію эксплуатаціи.

Желѣзно-дорожное общество стремится къ тому, чтобы, сколько возможно болѣе, сократить расходы, еслибы они даже относились и къ такимъ предметамъ, отъ которыхъ зависятъ успѣхи перевозки, правильность движенія и самая доходность дороги. Это сбереженіе простирается и на содержаніе его агентовъ, съ усердною и честною дѣятельностію которыхъ соединенъ весь успѣхъ самаго дѣла. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ въ Подкоммисію, видно, что станціонные агенты получаютъ весьма скудное содержаніе. Кромѣ начальниковъ станцій 1-го класса, получающихъ жалованье отъ 1.500 до 1.800 р., прочіе получаютъ 480 до 960 р. большею частію по 600 руб. въ

годъ и помощники ихъ 25 р. и весьма немногіе по 40 р. въ мѣсяць; такое жалованье нельзя не признать скуднымъ для лицъ, на которыхъ возлагаются тягостныя занятія и большая отвѣтственность, особенно же это относится къ помощникамъ начальниковъ, отъ которыхъ требуютъ, чтобы они очередовались съ начальниками станцій по ихъ занятіямъ и раздѣляли съ ними отвѣтственность. Сигналисты получаютъ жалованья 20 рубъ въ мѣсяць и рѣдкіе изъ нихъ служатъ болѣе 3 лѣтъ. Это болшею частію молодые люди 18—20 лѣтняго возраста, начинающіе свое служеніе на желѣзной дорогѣ и имѣющіе въ виду получить мѣсто помощника начальника станціи. Низшіе служащіе: сторожа, кладовщики, стрѣлочники, получающіе жалованья отъ 10 до 15 руб. въ мѣсяць, также остаются короткое время на службѣ; особенно можно пожалѣть о стрѣлочникахъ, изъ которыхъ весьма не многіе служатъ долѣе 2—3 лѣтъ, такъ на примѣръ на Харьковской станціи изъ 11 стрѣлочниковъ только одинъ служитъ съ 1876 года, — 2 съ 1878, а всѣ остальные поступили на службу въ 1879 году. На служащихъ налагаются дисциплинарныя штрафы и разнаго рода взысканія, итогъ которыхъ можетъ доходить до размѣра получаемого ими жалованія и если штрафы эти не строго взыскиваются, то служащій остается подъ страхомъ взысканія и заискиваетъ снисхожденія и милости своего начальства. Изъ жалованья служащихъ вычитается 1% въ больничную кассу (а).

Итакъ, служащіе, не получая достаточнаго вознагражденія за свои труды и тяготясь содержаніемъ себя и своего семейства, невольно впадаютъ въ искушеніе и тѣмъ болѣе, что злоупотребленія легко скрыть и онѣ остаются ненака-

(а) Объ этой кассѣ свѣдѣній въ отчетахъ Правленія не имѣется, означается лишь расходъ на врачебную часть отъ 16 до 22 т. руб. въ годъ и расходъ этотъ отнесенъ на эксплуатаціонной капиталъ.

занными, если только онѣ дѣлаются не во вредъ обществу; а съ другой стороны время ихъ служенія ничѣмъ не гарантировано. Служащій можетъ безвинно лишиться мѣста, по волѣ ближайшаго начальника, или по увѣчью, или прослуживши 20 лѣтъ и болѣе честно, не пріобрѣтши ничего и потерявши силы, долженъ оставить мѣсто и закончить свою жизнь въ нищетѣ. Агентъ, какъ поденщикъ, нисколько не заинтересованъ въ успѣхѣ дѣла, которому онъ служитъ; надобно быть сердобольнымъ и безрасчетнымъ труженникомъ, который бы исполнялъ принятыя на себя тяжелыя обязанности на желѣзной дорогѣ по совѣсти и изъ любви къ дѣлу; такихъ людей не станетъ на всѣ дороги.

Экономизируя свои средства на предметы, существенно необходимыя для содержанія дороги и усиленія перевозки, желѣзно-дорожное общество съ другой стороны заботится объ увеличеніи своихъ доходовъ и стремится, повидимому, извлечь ихъ не изъ труда, правильно организованнаго, но на счетъ промысловъ, для развитія которыхъ дорога построена, на счетъ тѣхъ производителей, которые ее питаютъ и содержатъ. Она назначаетъ, во многихъ случаяхъ, не справедливо тарифъ и къ привозной платѣ присоединяетъ произвольно увеличенные платежи и взысканія въ видѣ платы за нагрузку, выгрузку, за полежалое, простой вагоновъ и проч. и свой расчетъ съ товарохозяевами обставила такими правилами, при которыхъ товаротправитель не можетъ напередъ знать, во что ему обойдется доставка его товара. Неудобства, стѣсненія, разные начеты, переборы лишаютъ его возможности составить свой коммерческій расчетъ, а такое отношеніе общества къ своимъ кліентамъ не можетъ не отражаться вредно на эксплуатаціи дороги и товаротправители стараются избѣгать услугъ желѣзной дороги тамъ, гдѣ они могутъ воспользоваться гужевымъ извозомъ, какъ сказано выше.

*

Общество Харьковско-Николаевской дороги не имѣетъ характера коммерческаго и хозяйственнаго учрежденія. Оно не заботится о развитіи своего дѣла и привлеченіи грузовъ, объ усиленіи оборотовъ; по видимому ему не нужны запросы на его промыслъ, такъ какъ оно слишкомъ безцеремонно обращается съ товароотправителями и еще хуже съ ихъ товаромъ. Дѣло поставлено такъ, что агенты общества должны тяготиться усиленнымъ подвозомъ грузовъ, въ которыхъ они видятъ лишь увеличеніе своего труда, безъ увеличенія вознагражденія. Они не ищутъ отправителей, но отправители сами должны ихъ заискивать и просить. Желѣзно-дорожное общество не дорожитъ ни своею фирмою, ни общественнымъ мнѣніемъ, даже ему не нуженъ ни какой кредитъ, исключая правительственнаго. Оно не имѣетъ признаковъ хозяйственнаго учрежденія, у него были строители, были и есть подрядчики и множество агентовъ, но хозяина не было. Доходъ оно извлекаетъ не изъ своего труда, не изъ своихъ средствъ, но изъ правъ своихъ и своего исключительнаго, монопальнаго положенія. Вѣрнѣе можно считать Общество Харьковско-Николаевской дороги, какъ и многія другія желѣзно-дорожныя общества въ Россіи, за привилегированнаго долгосрочнаго арендатора, которому предоставлено полное право распоряжаться имуществомъ хозяина, по своему усмотрѣнію, съ условіемъ, что содержаніе и усиленіе всего инвентаря должно быть на счетъ хозяина; за доходность этотъ арендаторъ не отвѣчаетъ и, вмѣсто уплаты аренды, онъ требуетъ обезпеченія своего дохода. Наши желѣзнодорожныя общества не имѣютъ даже характера общественнаго—правильнѣе будетъ назвать ихъ бюрократическими учрежденіями, гдѣ, съ одной стороны, видны право и власть автономная, а съ другой, неизбѣжная подчиненность.

О мѣрахъ необходимыхъ для усиленія и приведенія въ порядокъ эксплуатаціи Харьковско-Николаевской желѣзной дороги.

Работу Харьковско-Николаевской дороги нельзя признать правильною и вполнѣ отвѣчающею условіемъ извознаго промысла. Неудовлетворительное состояніе ея эксплуатаціи зависитъ, какъ уже объяснено, отъ ошибокъ въ первоначальномъ устройствѣ дороги, отъ недостатка въ нѣкоторыхъ дорожныхъ сооруженіяхъ и средствахъ, но большею частью отъ неправильно установившагося порядка, при которомъ администрація не можетъ успѣшно распоряжаться перевозкою, при настоящемъ устройствѣ дороги и при тѣхъ наличныхъ средствахъ, какія имѣются въ ея распоряженіи. Въ настоящее время, когда средства дороги истощились и въ виду возможнаго увеличенія требованія на перевозку, желѣзнодорожное общество составило проектъ усиленія, или, правильнѣе сказать, переустройства дороги и разцѣпочныя вѣдомости, которыя и были представлены на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія. Подкомисіи извѣстенъ этотъ проектъ лишь въ главныхъ чертахъ. Онъ касается укладки 2-го пути отъ Харькова до Николаева, устройства Николаевского порта, нѣкоторыхъ новыхъ станцій, расширеніе, мастерскихъ и депо, усиленія водоснабженія, устройства казармъ и жилыхъ помѣщеній, устройства крытыхъ платформъ и пакгаузовъ, увеличенія подвижнаго состава и проч.

Г. Министръ Путей Сообщенія, сдѣлавши изъ общей разцѣпочной вѣдомости выборку наиболѣе нужныхъ работъ по усиленію Харьковско-Николаевской желѣзной дороги и руководясь мнѣніемъ Комитета Министровъ, **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденнымъ 20 Марта 1879 г., предложилъ Обществу немедленно приступить къ исполненію работъ, означенныхъ въ

выборкѣ, на сумму 1.500.000 руб. и, независимо отпуская этого наличнаго капитала, предоставилъ обществу, изъ запаса казенныхъ заказовъ, 24 паровоза и 500 товарныхъ вагоновъ, необходимыхъ для установленія одного добавочнаго товарнаго поѣзда съ обоихъ концовъ дороги по всему ея протяженію, и кромѣ того стальныхъ рельсовъ съ скрѣпленіями въ количествѣ достаточномъ для укладки 116 верстъ 2-го пути по главной линіи.

Всѣ эти улучшенія дѣйствительно нужны, чтобы администрація могла удобнѣе и лучше воспользоваться наличными средствами дороги и, конечно, могутъ быть исполнены на счетъ доходовъ желѣзной дороги и на счетъ запаснаго капитала тѣмъ болѣе, что обществу дороги предоставлено уже 1.500.000 руб. аванса, стальные рельсы на 116 верстъ и подвижной составъ для цѣлаго поѣзда по всему протяженію пути. Этихъ средствъ слишкомъ достаточно, чтобы удовлетворить требованіямъ эксплуатаціи дороги при настоящемъ и даже увеличенномъ ея размѣрѣ.

На счетъ разрѣшеннаго аванса Общество въ истекшемъ 1879 году уже приступило къ работамъ: такъ уложенъ второй путь (неокончательно) между станціями Протопоповкою и Пантаевкою на Знаменко-Кременчугскомъ участкѣ; таже работа начата между станціями Долинскою, Казанкою и Новымъ Бугомъ по Знаменко-Николаевскому участку. Увлекаясь щедрымъ кредитомъ Правительства, администрація поспѣшила укладывать присланные рельсы на Знаменко-Николаевскомъ участкѣ, именно тамъ, гдѣ двойной путь наименѣе нуженъ. Приступлено къ расширенію мастерскихъ въ Полтавѣ, усиливается водоснабженіе на нѣкоторыхъ станціяхъ, покрываются платформы на станціи Харьковъ и проч.

Здѣсь возникаетъ вопросъ: при существующемъ требованіи промышленности на передвиженіе и для воинскихъ надобностей можетъ ли дорога быть исправною при тѣхъ

наличныхъ средствахъ, которыми она располагаетъ въ настоящее время и нужны-ли двойной путь и капитальное переустройство? Изъ отчетовъ за предшествовавшее время видно, что желѣзная дорога перевозила все количество подвезенныхъ ей грузовъ, такъ что къ Юлю мѣсяцу, до новой жатвы, она была свободна; не успѣвала только перевезть своевременно тѣ грузы, которые накоплялись осенью, по уборкѣ хлѣба. Во время мобилизаціи даже она успѣвала перевозить и воинскія тяжести и товары; могла для этого увеличить число поѣздовъ до 9-ти въ оба направленія по главной линіи (считая въ этомъ числѣ 2 пассажирскихъ) и ея пропускная способность позволяла это сдѣлать. Товаро-хозяева, отправляющіе свои грузы по желѣзной дорогѣ, не жалуются на то, чтобы ихъ кладъ вовсе не была перевезена, но они громко заявляютъ, что ихъ товаръ испорченъ, потерянъ, завезенъ не по назначенію, что небрежно обращаются съ ихъ имуществомъ, расчеты дѣлаются неправильно и, конечно, двойной путь здѣсь ничего не поможетъ. Товаро-отправители жалуются дѣйствительно на залежи, на несвоевременное доставленіе ихъ грузовъ, — но эти жалобы не столько относятся къ медленной перевозкѣ, сколько къ тому что хлѣбъ ихъ, залеживаясь и ничѣмъ не прикрытый, портится, воруеться и проч. — Слѣдовательно здѣсь нуженъ не двойной путь, но хорошіе магазины, гдѣ-бы хлѣбъ могъ сберегаться, и хорошій присмотръ (а). На устройство такихъ магазиновъ не потребовалось-бы никакихъ жертвъ со стороны желѣзнодорожнаго Общества, но даже увеличился-бы его доходъ; между тѣмъ какъ сооруженіе 2-го пути требуетъ затраты нѣсколькихъ милліоновъ.

(а) Потверженіемъ этихъ словъ можетъ служить то неоспоримое явленіе, что многіе товароотправители, предпочитая отправлять свои товары съ менѣе скорымъ двигателемъ, именно на воловыхъ подводахъ, дѣлающихъ въ день не 250 верстъ, но едва 20—25 верстъ, платятъ иногда за этотъ медленный гужевоу извозъ двойную цѣну именно потому, что товаръ ихъ будетъ сбереженъ и вѣрно доставленъ.

Общество желѣзной дороги въ укладкѣ втораго пути видитъ единственное средство для предупрежденія залежей и для болѣе успѣшной перевозки; дѣйствительно это вѣрное средство, но прежде чѣмъ прибѣгнуть къ нему, слѣдуетъ обсудить, будетъ-ли оно своевременно и доставить-ли оно выгоду самому Обществу? Для разрѣшенія этого вопроса слѣдуетъ прежде всего обратиться къ причинамъ залежей и припомнить, что на станціяхъ, какъ уже сказано, вагоны груженные и порожніе задерживаются болѣе 3—4 дней и если вѣрить Николаевскимъ торговцамъ, то простой вагоновъ въ Николаевѣ доходилъ даже до цѣлаго мѣсяца;— подвижной составъ содержится и ремонтируется плохо; въ пути буксы горятъ, поѣздъ идетъ медленно, потому что паровозъ оказывается слабымъ, протекаетъ; составъ поѣздовъ часто слабъ, множество бесполезныхъ пробѣговъ—все это имѣетъ сильное вліяніе на успѣхъ перевозки и накопленіе залежей, какъ объяснено выше; что-бы устранить эти причины, нужно уменьшить простой вагоновъ, улучшить ремонтъ, ввести лучшій порядокъ въ пользованіи подвижнымъ составомъ и усилить надзоръ со стороны общества. И такъ, прежде устройства дорогаго стоящаго двойнаго пути, слѣдовало-бы, хотя на половину, уменьшить простой вагоновъ, исправить мастерскія, запастись, какъ ниже сказано, восьмиколесными паровозами для нѣкоторыхъ участковъ, устроить полустанки въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ разстояніе между станціями превышаетъ 20 верстъ. При этихъ улучшенияхъ всѣ техническія условія дороги окажутся удовлетворительный; что же касается количества подвижнаго состава, то за сдѣланною въ прошломъ 1879 году, по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, передачею 24 паровозовъ и 550 вагоновъ, число ихъ, быть можетъ, окажется даже излишнимъ. Понятно, что при такихъ обстоятельствахъ укладка 2-го пути будетъ преждевременна; а не измѣнивши по-

рядка въ пользованіи одиночнымъ путемъ, тѣ же самыя затрудненія перейдутъ и на второй путь. Кромѣ того крупная затрата капитала на этотъ предметъ будетъ не выгодна для желѣзнодорожнаго общества въ финансовомъ отношеніи: она увеличитъ сумму долговъ, не увеличивая массы перевозимыхъ грузовъ, слѣдовательно не увеличитъ валоваго, но уменьшитъ чистый доходъ, такъ какъ расходъ на содержаніе, при двойномъ пути, и на уплату $\frac{0}{100}$ по займамъ значительно возрастетъ.

Это мнѣніе подтверждается неудовлетворительнымъ доходомъ за прошлое время; конечно, Правительство является здѣсь главнымъ кредиторомъ: оно не получаетъ $\frac{0}{100}$ на свой затраченный облигаціонный капиталъ, постоянно выдаетъ субсидію и долгъ общества со временемъ превыситъ стоимость дороги и возможную ея доходность. Хотя акціонеры не получаютъ дивиденда, но объ этомъ еще можно не жалѣть, такъ какъ они сами ведутъ дѣло и отвѣтственность за успѣхъ его падаетъ на нихъ-же.

Общество Харьковско-Николаевской дороги указываетъ на необходимость капитальнаго переустройства дороги въ виду возможнаго возрастанія требованій на извозъ и особенно обращаетъ вниманіе на каменный уголь, котораго потребленіе быстро возрастаетъ. На эти мотивы можно сдѣлать слѣдующее замѣчаніе: изъ отчетовъ за 1874—78 г., за пять лѣтъ, видно, что количество перевезенныхъ грузовъ было, считая въ милліонахъ пуд. въ 1874—29, въ 1875—28, въ 1876—22, въ 1877—26, въ 1878—43, за исключеніемъ общественной кладки. Какъ видно, числа колеблются, измѣняются съ каждымъ годомъ, то падая, то возрастая; 43 милліона грузовъ, перевезенныхъ въ 1878 году, можно считать какъ maximum перевозки, выполненной однакожь наличными средствами дороги и это число можетъ упасть въ послѣдующіе годы. Главный грузъ, перевезенный Харь-

ково-Николаевскою дорогою, составляет хлѣбъ, и весь избытокъ хлѣба, за внутреннимъ потребленіемъ, вывозился до сего времени желѣзною дорогою, водянымъ путемъ, или гужемъ. Масса вывозимаго за границу хлѣба ограничивается урожайностію — будетъ ли Харьковско-Николаевскій районъ на будущее время производительнѣе, сдѣлается ли земля плодороднѣе — это трудно рѣшить, а тѣмъ менѣе целесообразно дѣлать преждевременный расходъ на угадъ. Точно также трудно судить о возрастаніи чистаго дохода дороги при укладкѣ двойнаго пути; затрата капитала на переустройство пути и возрастаніе долговъ несомнѣнны, но доходъ гадательный.

Наконецъ, есть болѣе основательный мотивъ для усиленія движенія, именно перевозка каменнаго угля, которая, безъ сомнѣнія, должна возрасти на будущее время, при истребленіи лѣсовъ, при развитіи фабричныхъ промысловъ. Перевозкою этою тяготится Харьковско-Николаевская дорога, подобно другимъ угольнымъ дорогамъ, и находитъ ее, при низкомъ тарифѣ, невыгодною, убыточною. Этотъ предметъ заслуживаетъ особеннаго вниманія.

Общество желѣзной дороги оказывается неблагодарнымъ къ тому матеріалу, который составляетъ пищу для его паровозовъ и для всѣхъ промысловъ, доставляющихъ работу дорогѣ. Общество не предполагаетъ, что въ угольной перевозкѣ оно можетъ найти средство для облегченія своего труда, для развитія своего дѣла и новый источникъ своего дохода. Докладъ Подкомисіи о перевозкѣ каменнаго угля объясняетъ подробнѣе эту мысль. Здѣсь скажемъ, что мы не пользуемся услугами р. Днѣпра, который пересѣкаетъ желѣзную дорогу у Кременчуга и потомъ идетъ по тому же направленію къ югу.

Судоходная рѣка можетъ замѣнить любую желѣзную дорогу. Перевозка водянымъ путемъ обходится дешевле,

особенно же судоходство имѣетъ преимущество для громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ грузовъ, невыносящихъ высокой платы за извозъ, къ которымъ можно причислить и каменный уголь. Этотъ послѣдній могъ бы свободно перевозиться по Днѣпру отъ Екатеринослава вверхъ до Кременчуга, до Черкасъ, до Кіева и тамъ на пристаняхъ выгружаться для Харьковско-Николаевской дороги, для Фастовской и для желѣзныхъ дорогъ:—Кіево-Брестской и Курско-Кіевской. Отъ Александровска онъ перевозится внизъ къ Херсону, — Одессѣ и Николаеву.—Къ Днѣпру у Александровска онъ подвозится по Харьковско-Азовской и потомъ по Лозово-Севастопольской дорогамъ; у Екатеринослава онъ не выгружается, потому что нѣтъ пристани и уголь по Днѣпру въ настоящее время не перевозится вверхъ, но Харьковско-Азовскою дорогою передается въ Мерехъ на Сумской участокъ Харьковско-Николаевской и этою дорогою развозится по ея направленію въ Кременчугъ, передается на Фастовскую дорогу для сахарныхъ заводовъ, находящихся въ районѣ этой дороги. Даже Днѣпровское пароходство получаетъ для себя уголь, не въ Екатеринославѣ, но въ Кременчугѣ.

И такъ, чтобы Днѣпръ могъ перевозить уголь и замѣнить въ значительной мѣрѣ работу Харьковско-Николаевской дороги, нужно его расчистить и устроить пристани: въ Александровскѣ, въ Екатеринославѣ, Кременчугѣ, Черкасахъ и въ Кіевѣ. Уже русло Днѣпра изслѣдуется особою Коммисіею; урегулированіе его теченія и устройство пристаней могутъ быть произведены, хотя отчасти, на счетъ пошлинъ, собираемыхъ съ судовъ, плавающихъ по Днѣпру; затѣмъ слѣдовало бы облегчить доставку угля изъ Донецкаго бассейна къ Днѣпру и это можетъ быть произведено двумя путями: или при помощи Лозово-Севастопольской дороги, если только усилить перевозочныя средства на ея участкѣ отъ Лозовой къ Екатеринославу и Александр-

ровску; а другой путь былъ бы кратчайшій и удобнѣйшій, если продлить Донецкую желѣзную дорогу къ Александровску на протяженіи 170 верстъ. Постройка такой дороги обошлась бы не дороже 8 милліоновъ, т. е. гораздо менѣе той суммы, какая требуется на переустройство Харьковско-Николаевской дороги. И такъ, затрата будетъ несравненно производительнѣе и полезнѣе, если капиталъ будетъ употребленъ не для нея, но для Донецкой дороги, и Харьковско-Николаевская дорога при этомъ нисколько не будетъ обижена. Она получитъ дешевый уголь въ Николаевѣ и Кременчугѣ и будетъ развозить его въ своихъ обратныхъ, порожнихъ вагонахъ, слѣдовательно уменьшится на ней непроизводительный пробѣгъ и въ Мерефѣ она будетъ получать уголь для Сумскаго участка и сахарныхъ заводовъ, находящихся въ его районѣ.

Въ докладѣ о перевозкѣ грузовъ и въ техническомъ описаніи Харьковско-Николаевской желѣзной дороги изложены съ большею подробностію ея недостатки, вліяющіе на успѣхъ эксплуатаціи. Харьковская Подкоммисія, изслѣдовавши состояніе дороги и причины неудовлетворительности ея операцій, не можетъ вполне согласиться съ проектомъ желѣзнодорожнаго общества о мѣрахъ къ усиленію эксплуатаціи дороги. Не отвергая полезности этихъ мѣръ, она находитъ ихъ преждевременными и, по ея мнѣнію, значительный капиталъ, затраченный на такое улучшеніе, отяготитъ какъ казну, такъ и самое желѣзно-дорожное общество. Съ своей стороны Подкоммисія признаетъ достаточными въ настоящее время слѣдующія мѣры:

- 1) Расширить нѣкоторыя станціи (Знаменка, Кременчугъ, Малая Перещепина и Бѣлики) и удлиннить или вновь уложить запасные станціонные пути на многихъ станціяхъ, означенныхъ въ отвѣтахъ Управленія (стр 30); вымостить товарные дворы.

2) Въ Николаевѣ устроить сортировочный паркъ и вѣтвь къ порту; устройство же пристани должно быть отнесено къ обязанности Городскаго Управленія, которому въ настоящее время предоставлено право взимать попутный сборъ съ товаровъ, какъ на этотъ предметъ, такъ и на устройство мостовыхъ.

3) Устроить добавочную товарную станцію въ Харьковѣ (собственно сортировочный паркъ).

4) Расширить мастерскія въ Крюковѣ и Бѣлопольѣ и предоставить болѣе средствъ паровознымъ депо для малаго ремонта.

5) Въмѣсто товарныхъ платформъ на всѣхъ станціяхъ устроить магазины. (а)

6) Устроить полустанки тамъ, гдѣ между станціями оказывается болѣе 20 верстъ разстоянія. (б)

7) Приобрѣсть паровозы съ 4 сцѣпленными осями для тѣхъ участковъ, гдѣ подъемы превышаютъ 0,07.

8) Расширить и улучшить помѣщеніе для низшихъ служащихъ и рабочихъ на многихъ станціяхъ.

9) Устроить дамскія комнаты на нѣкоторыхъ станціяхъ.

10) Увеличить помѣщенія для пассажировъ 3-го класса на нѣкоторыхъ станціяхъ.

11) Увеличить жалованіе станціоннымъ служащимъ, отъ усердія которыхъ, главнымъ образомъ, зависитъ успѣхъ дѣ-

а) объ устройствѣ магазиновъ составленъ особый докладъ.

б) Болѣе 20 верстъ числится между слѣдующими станціями:

Отъ Полтавы до Малой Перещепины	23 вер.
— Малой Перещепины до Бѣлиги	23 —
Отъ Знаменки до Треповки	25 вер.
— Треповки до Елисаветграда	24 —
— Шаровки до Куцовки	23 —
— Куцовки до Долинской	22 —
— Долинской до Казанки	25 —
— Казанки до Новаго-Буга	25 —
— Ново-Полтавки до Доброе	23 —
— Доброе до Щербины	25 —

ла. Здѣсь разумѣются начальники станцій, ихъ помощники, сигналисты, стрѣлочники. Обезпечить судьбу агентовъ, служащихъ долгое время на желѣзныхъ дорогахъ и увѣченыхъ, учрежденіемъ пенсіонной кассы.

12) Приостановить дальнѣйшую постройку 2-го пути и остающіеся рельсы правительственного заказа употребить на замѣнъ старыхъ, исперченныхъ рельсовъ существующаго пути.

Подкоммисія считаетъ нужнымъ сообщить здѣсь еще слѣдующее замѣчаніе, касающееся усиленія эксплуатаціи желѣзной дороги.

Общество Харьковско-Николаевской желѣзной дороги сожалеетъ, что товарное ея движеніе распределено неравномѣрно и, главнымъ образомъ, направлено съ Сѣвера на Югъ, въ обратномъ же направленіи вагоны, не находя грузовъ, большею частію возвращаются порожними, дѣлая не производительный пробѣгъ.

Изъ данныхъ, находящихся въ годичныхъ отчетахъ Правленія, движеніе это можно опредѣлить слѣдующими цифрами.

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.
Перевезено товаровъ малой скорости по Харьковско-Николаевск. дорогѣ	29.225.434	28.348,536	22.722,853	26.953,628	43.293,712
Изъ нихъ перевезено:					
по направленію къ Югу					
Къ Николаеву.	13.953,521	14.785,246	11.175,070	9.692,254	21.862,448
Къ Елисаветграду и за Елисаветградъ	5.889,185	2.686,061	2.779.761	7.148,137	5.909,713
Къ Знаменкѣ и за Знаменку	—	—	—	2.776,790	3.777,392
Итого	19.842,706	17.471,307	13 954, 831	19.617, 181	31.549, 553

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.
По направленію къ Югу въ $\%$ общаго количест.	67,9 $\%$	61,6 $\%$	61,4 $\%$	72,8 $\%$	73 $\%$
По направленію къ Сѣверу:					
Къ Харькову и за Харьковъ	9.382,728	10.877,229	8.768,022	7.336,447	9.790,400
Къ Ворожбѣ и за Ворожбу	—	—	—	—	1.779,430
Итого по направленію Къ Сѣверу.	9.382,728	10.877,229	8.768,022	7.336,447	11.569,930
Въ $\%$ общаго колич. перевезенныхъ грузов.	32,1 $\%$	38,4 $\%$	38,6 $\%$	27,2 $\%$	26,7 $\%$

По этой таблицѣ, если принять въ счетъ цифры за послѣдній 1878 годъ, оказывается, что движеніе на Югъ почти въ три раза больше, а въ обратномъ направленіи должны быть непроизводительные пробѣги.

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.
Въ отчетѣ показаны версты пробѣга произво- дительныхъ поѣздовъ въ $\%$	81,2 $\%$	73,4 $\%$	82,9 $\%$	84,1 $\%$	83,0 $\%$

Но вѣроятно въ этихъ поѣздахъ было много порожнихъ вагоновъ, какъ это объясняется далѣе.

По тѣмъ же отчетамъ пройдено верстъ:

	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.	1878 г.
Груженными вагонами	15.770,852	17.400,895	13.499,839	15.935,362	21.046,616
порожними	9.626,961	9.028,198	6.464,772	10.158,082	16.411,306
въ $\%$ порожними.	37,9 $\%$	34 $\%$	32 $\%$	38 $\%$	44 $\%$

По свѣдѣніямъ Управленія Харьковско-Николаевской дороги (Отв. Упр. стр. 237) средняя погрузка одного вагона составляла:

въ 1874,	1875,	1876,	1877,	1878 г.
322,	284,	298,	307.	225

Цифры эти, по словамъ Управленія, показываютъ недостатокъ обратныхъ грузовъ, какъ и на большинствѣ южныхъ Русскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ чѣмъ ближе средняя нагрузка подходитъ къ 600 пудамъ, тѣмъ равномернѣе работа. Принявши во вниманіе это мнѣніе Управленія и цифры средней погрузки вагона, можно думать, что обратныхъ грузовъ вовсе не было, такъ какъ полной погрузки вагоновъ (600 пуд.) недостаетъ даже для отправки въ одномъ направленіи. Чтобы увеличить движеніе грузовъ въ обратномъ направленіи, администрація дороги находитъ нужнымъ привлечь въ Николаевъ привозимые моремъ заграничные товары (хлопокъ, москательные и проч.), но наиболѣе надежнымъ грузомъ она считаетъ русскій каменный уголь, который изъ Николаева перевозился бы для надобностей Харьковско-Николаевской и Фастовской дорогъ, а также для заводовъ и городовъ, входящихъ въ раіонъ этихъ дорогъ и такое предположеніе должно осуществиться съ окончаніемъ нынѣ строящейся Мариупольской вѣтви, соединяющей Константиновскую, Донецкую и Азовскую дороги съ моремъ.

Приведенныя цифры, не смотря на разногласіе ихъ, свидѣтельствуютъ о слабомъ движеніи грузовъ, отправляемыхъ отъ южныхъ оконечныхъ пунктовъ въ обратномъ направленіи на сѣверъ. Каменный уголь дѣйствительно могъ бы быть полезенъ въ этомъ отношеніи, но желѣзнодорожныя общества, заботясь объ усиленіи подвижнаго состава, объ устройствѣ двойнаго пути, переустройствѣ дорожныхъ сооруженій и проч., повидимому, не обращаютъ вниманія

на привлеченіе грузовъ; по крайней мѣрѣ такъ можно судить по отношеніямъ агентовъ желѣзныхъ дорогъ къ привозимымъ на станцію грузамъ и къ товароотправителямъ; можно думать, что общество болѣе заботится о затратѣ капитала на устройство дороги, нежели объ усиленіи ея работы и дохода.

Въ обратномъ направленіи на Сѣверъ главнымъ образомъ перевозится, судя по отчету за 1878 годъ, слѣдующіе грузы:

Изъ Николаева: соль около	984,000	пуд.
кожа невыдѣланная	46,700	—
шерсть	41,600	—
рыба.	41,200	—
ленъ и льняныя издѣлія	160,200	—
каменный уголь	118,000	—
глина и земля,	42,000	—
москательный товаръ	15,000	—
вина виноградныя	1,300	—
изъ Елисаветграда и Одесской дороги:		
кожа невыдѣланная	31,300	—
кожевенный товаръ.	24,000	—
шерсть.	107,000	—
ленъ, пенька и издѣлія.	76,000	—
каменный уголь, антрац.	237,000	—
глина и земля.	142,506	—
москательный товаръ	28,500	—
фрукты и овощи.	33,500	—
колоніальный товаръ	142,000	—
изъ Кременчуга и Крюкова: лѣсъ для по-		
стройки	около 893,500	—
лѣсной матеріаль	206,000	—
камень для мощенія	162,880	—
сахаръ.	356,600	—

шпалы.	602,000	—
глина	5,500	—
шерсть.	13,000	—

Это главнѣйшіе товары, отправляемые въ обратномъ направленіи къ Харькову и къ Ворожбѣ. Количество ихъ со временемъ, при нѣкоторой заботливости со стороны желѣзнодорожнаго общества, можетъ значительно увеличиться. Слѣдовало бы обратить вниманіе на слѣдующіе грузы:

Каменный уголь, доставленный изъ Александровска и Мариуполя, когда откроется его рельсовый путь, могъ бы предоставить крупную работу для Николаевской станціи, снабжающей минеральнымъ топливомъ Фастовскую дорогу, какъ объ этомъ объяснено выше.

Крымская соль привозилась бы въ двойномъ количествѣ, при уменьшеніи тарифа, въ Кременчугъ и оттуда на сѣверъ по Днѣпру или по желѣзной дорогѣ къ Харькову и на Сумской участокъ. (а)

Камень для мощенія привозится изъ Кременчуга въ Полтаву и въ Харьковъ: Харьковское городское Управленіе требуетъ его ежегодно по нѣсколько сотъ тысячъ до 1 миліона пудовъ, но можно надѣяться, что требованіе на Кременчугскій гранитъ еще возрастетъ.

На пространствѣ отъ Николаева до Знаменки вдоль рельсовъ имѣются огромныя массы *раковистаго известняка*, весьма годнаго для построекъ, особенно въ степныхъ мѣстахъ, гдѣ дерево дорого цѣнится, но онъ неперевозится.

Въ районѣ Харьково-Николаевской дороги, начиная отъ Кременчуга на Югъ, отыскивается *фарфоровая глина*, перевозка которой была бы полезна для желѣзной дороги, если бы на нее обратили вниманіе.

а) Условія перевозки крымской соли черезъ Николаевъ подробно объяснены въ запискѣ Николаевской Городской Управы, присланной при отношеніи ея отъ 5-го Марта 1880 года за № 133 (см. дѣло Подкомисіи № XXXII).

Нельзя здѣсь умолчать еще объ одномъ предметѣ, котораго чуждается желѣзная дорога: въ ея районѣ, именно въ Кривомъ Рогѣ, находится отличнаго качества *шиферъ*, вполне годный для крышъ, графитъ, красный карандашъ и охра — ихъ не перевозить желѣзная дорога, тогда какъ милліоны пудовъ шифера могли бы отправляться въ Харьковъ, Полтаву и по Днѣпру изъ Кременчуга въ Кіевъ, и сама желѣзная дорога могла бы имъ воспользоваться для покрытія своихъ зданій и замѣнила бы толь, мало для этого годный, но тарифъ на перевозку минеральныхъ грузовъ назначенъ несообразно высокій: за пудо-версту кровельнаго шифера $\frac{1}{16}$ коп., графита $\frac{1}{2}$ коп.; конечно, по такой цѣнѣ никто не согласится отправлять ихъ.

Харьково-Николаевская дорога могла бы не нуждаться въ обратныхъ грузахъ, но для этого требуется, чтобы ея сношенія съ Днѣпромъ были болѣе тѣсныя, а главное нужно, чтобы у ней были агенты, вполне изучившіе условія торговли и мѣстныхъ промысловъ, знакомые съ естественными богатствами края.

Правда, что желѣзная дорога не отказывается въ пріемѣ товаровъ, принимаетъ охотно или неохотно то, что подвозится къ станціи, но сама, подобно многимъ другимъ дорогамъ, не ищетъ грузовъ. Она охотно перевозитъ мануфактурные и вообще товары высшихъ разрядовъ съ высокимъ тарифомъ и не интересуется перевозкою такихъ матеріаловъ, которые оплачиваются въ размѣрѣ $\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{60}$ съ пудо-версты.

Эти дешевые грузы, несмотря на низкій тарифъ, могли бы доставить вѣрную и прибыльную работу дорогѣ и наполнили бы ея пустые вагоны, движущіея непроизводительно на сѣверъ.

Общество Харьковско-Николаевской дороги справедливо утверждаетъ, что, отправляя въ большихъ массахъ хлѣбъ

въ Николаевъ, не находятъ грузовъ для обратныхъ поѣздовъ по направленію къ сѣверу и потому вагоны его возвращаются пустыми, но оно упускаетъ изъ виду, что весьма значительное количество грузовъ и даже мануфактурныхъ товаровъ отправляется гужемъ помимо рельсоваго пути. Съ открытіемъ желѣзной дороги гужевой извозъ несо-всѣмъ упраздненъ, онъ даже соперничаетъ съ желѣзною дорогою, особенно на небольшихъ разстояніяхъ, довольно успѣшно. Такимъ образомъ, множество шерсти, мануфактурныхъ и вообще ярмарочныхъ товаровъ перевозится гужемъ изъ Харькова въ Полтаву на Ильинскую ярмарку; во время Харьковскихъ ярмарокъ: въ Январѣ, Іюнѣ, Августѣ, Октябрѣ—тѣ же товары привозятся гужемъ въ Харьковъ изъ Сумъ, Полтавы и окрестныхъ мѣстъ на разстояніи 100—200 верстъ. Въ печатной запискѣ, приложенной къ докладу Николаевской Городской Управы объ устройствѣ Николаевского порта, отпускъ хлѣбныхъ грузовъ изъ порта въ 1878 г. опредѣленъ въ 3.778,000 четвертей и подвозъ ихъ былъ слѣдующій: по желѣзной дорогѣ 2.085,241, по каботажному и рѣчному судоходству 31,095 чет. всего обоими путями 2 116,336 чет., поэтому надобно полагать, что гужемъ было привезено хлѣба до 1.661,664 чет. Такое заключеніе можетъ показаться сомнительнымъ, но его подтвердили представители Николаевской торговли на совѣщеніи, бывшемъ въ городской Управѣ, совмѣстно съ членами Подкомисіи. Одинъ изъ крупныхъ землевладѣльцевъ, Г. Осиповъ, заявилъ, что, проживая въ 30 верстахъ отъ станціи Новый Бугъ, онъ отправляетъ, весь свой хлѣбъ гужемъ въ Николаевъ на разстояніи 200 верстъ; тоже подтвердили и другіе хлѣбные торговцы. Александрійскій городской Голова, явившись съ уполномоченными отъ городского общества на ст. Протоповку, заявилъ, между прочимъ, что изъ Александріи, города лежащаго въ 10 верст-

номъ разстояніи отъ желѣзной дороги, весьма много хлѣба отправляется на воловыхъ подводахъ въ Николаевъ (240 верстъ), съ платою до 30 коп. съ пуда. По его же словамъ, Бериславскіе чумаки отправляются въ Крымъ за солью и оттуда привозятъ ее на своихъ фурахъ даже въ Кременчугъ. Г. Риттеръ, управляющій имѣніемъ князя Кочубея, сообщилъ Подкоммисіи, что чумаки Ахтырскаго и Богодуховскаго уѣздовъ, проѣзжаютъ лѣтомъ большими партіями по транспортной дорогѣ чрезъ имѣніе князя «Чутово», находящееся вблизи ст. Искровка. Они везутъ колеса, ободья, клепку на югъ, а оттуда возвращаются съ солью и рыбою; особенно же, по словамъ Г. Риттера, извозъ этотъ усилился въ послѣдніе два года. Итакъ, даже на довольно значительныхъ разстояніяхъ; хотя бы свыше 300 верстъ, фурщики въ лѣтнее время находятъ возможность конкурировать съ желѣзною дорогою и причины такого ненормальнаго явленія могутъ быть слѣдующія: а) дифференціальный тарифъ, устанавлиющій сравнительно высокую извозную плату при перевозкѣ на малыя разстоянія, б) сборы за нагрузку и выгрузку и проч., которыхъ не требуютъ извозчики; в) порча и потеря товаровъ на желѣзной дорогѣ, г) доставка товаровъ на фурахъ дѣлается вѣрнѣе и едва ли не-скорѣе, безъ начетовъ и переплатъ.

Описывая причины неуспѣшнаго передвиженія грузовъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ, Подкоммисія ограничивалась по преимуществу лишь административною стороною дѣла и описываетъ въ настоящемъ докладѣ какъ недостатки въ веденіи дѣла, такъ и мѣры, необходимыя, по ея мнѣнію, для усиленія и урегулированія эксплуатаціи желѣзной дороги, но должна сознаться, что эти мѣры лишь пальятивныя и недостаточны для установленія прочнаго порядка. Тѣ же самые недостатки замѣчаются въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ на множайшихъ дорогахъ Имперіи

и должны происходить отъ тѣхъ же причинъ, а потому для устраненія ихъ требуются общія мѣропріятія, касающіяся основъ учрежденія желѣзнодорожныхъ обществъ вообще: ихъ правъ и обязанностей, контроля, отчетности, отвѣтственности и проч., которыя должны быть опредѣлены и утверждены въ законодательномъ порядкѣ; только съ принятіемъ этихъ общихъ мѣръ могутъ быть ограждены интересы казны и промысловъ.

Подписали: Предсѣдатель Подкоммисіи *Е. Гордпенко.*

Членъ—Управляющій дѣлами *Г. Цѣхановецкій.*

Печатано по распоряженію ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Коммисіи для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.



