

богатство южнорусскаго края, въ тѣ области Россіи, которыя съ быстро возрастающимъ истребленіемъ лѣсовъ начинаютъ испытывать крайній недостатокъ въ горючемъ матеріалѣ.

Служа ближайшимъ образомъ мѣстнымъ нуждамъ края, чрезъ который проходятъ, желѣзныя дороги своей провозной способностью, наличностью своего подвижнаго состава, однимъ словомъ всей своей обстановкой, должны отвѣчать запросу на перевозку грузовъ, предъявляемому имъ мѣстной промышленностью. Такимъ образомъ вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ та или другая желѣзная дорога удовлетворяетъ своему назначенію, тѣсно связанъ съ вопросомъ о производительности края. Сознавая важность этого вопроса и имѣя въ виду требованія инструкціи, данной Высшею Коммисіей, харьковская Подкоммисія, приступая къ своимъ занятіямъ, прежде всего остановила на немъ свое вниманіе. Вскорѣ однако же она должна была убѣдиться, что основательное изученіе производительныхъ силъ обширнаго пространства Россіи, чрезъ которое проходятъ дороги раіона, захватывающія на своемъ протяженіи въ 2461 версту 11-ть губерній,—ей не по силамъ. Всѣмъ занимавшимся работами подобнаго рода извѣстна скудость и ненадежность матеріаловъ, которые представляетъ наша статистика оффиціальная, административная и земская; (исключеніемъ здѣсь является только статистика населенія и нѣкоторыхъ производствъ, обложенныхъ акцизными сборами). По этому Подкоммисіи предстояло предпринять самостоятельное изслѣдованіе по упомянутому вопросу; но она не располагала ни временемъ, ни сред-

ствами, необходимыми для такого обширнаго предпріятія. Это вынудило ее ограничиться разностороннимъ изученіемъ и обработкой данныхъ товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ раіона. Данныя эти стоятъ въ тѣсной связи съ мѣстною производительностью и могутъ служить, хотя и безусловно, указаніемъ ея размѣровъ и ея направленія. Матеріалами и пособіями для этого изученія служили, кромѣ отчетовъ Правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, тѣ данныя статистическихъ трудовъ, какъ официальныхъ, такъ и частныхъ лицъ, которыя представлялись наиболѣе благонадежными, равно большой запасъ свѣдѣній, собранныхъ Подкоммисіею во время обзора желѣзнодорожныхъ линій раіона, чрезъ разспросы товароотправителей, землевладѣльцевъ, станціонныхъ агентовъ, а также свѣдѣній, сообщенныхъ ей разными учрежденіями, частными и общественными, съ которыми она входила въ сношенія. Результаты обработки этихъ матеріаловъ изложены въ трехъ отдѣльныхъ запискахъ, по тремъ дорогамъ раіона. Независимо отъ этого, Подкоммисіею представляются особые доклады:

1) О перевозкѣ каменнаго угля по харьково-николаевской желѣзной дорогѣ.

2) О залежахъ товаровъ на станціяхъ харьково-николаевской желѣзной дороги.

3) О причинахъ неудовлетворительной перевозки грузовъ по харьково-николаевской желѣзной дорогѣ и о мѣрахъ къ усиленію и приведенію въ порядокъ эксплуатаціи этой дороги.

4) О потеряхъ, порчѣ и несрочной доставкѣ товаровъ на дорогахъ харьковскаго раіона.

5) Обь устройствъ магазиновъ для склада товаровъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

6) О пассажирскомъ движеніи по дорогамъ харьковскаго раіона.

7) О перевозкѣ почтъ, на дорогахъ харьковскаго раіона.

Въ общихъ чертахъ работа желѣзныхъ дорогъ харьковскаго раіона по отчетамъ за 1878 г., въ которомъ какъ товарное такъ и пассажирское движеніе на этихъ дорогахъ достигли своего максимумъа сравнительно съ прежними годами, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	курско- кіевская.	харьково- ніколаевск.	либаво-роменская.	
			роменскій участокъ.	либавскій участокъ.
Длина дорогъ.	440	830	711	480
Перевезено това- ровъ малой ско- рости пудовъ	35.910,816	43.293,712	40.137,525	30.390,835
На одну версту дороги.	81,616.49	52,161.09	56,452.21	63,314.25
Перевезено пас- сажировъ.	817,047	1.223,285	617,043	368,727
На одну версту дороги.	1,856.94	1,473.83	867.84	768.17
Багажа и това- ровъ большой скорости пудовъ	491,631	793,811	354,879	182,877
На одну версту дороги.	1,117.34	956.80	499.12	380.99

Для исполненія этой работы означенныя дороги полагаги подвижнымъ составомъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	курско- кіевская.	харько- во-нико- лаевская.	либаво-роменская.	
			роменскій участокъ.	либавскій участокъ.
Паровозовъ товарныхъ . . .	50	109	150	80
пассажирскихъ . . .	22	39	36	10
Вагоновъ товарныхъ . . .	1,138	2,957	3,400	1,689
пассажирскихъ, ба- гажныхъ и почтовыхъ. . .	129	253	117	82
Кромѣ того было нанятыхъ:				
Паровозовъ	15	—	41	38
Вагоновъ товарныхъ . . .	400	—	—	50
пассажирскихъ. . .	—	—	—	10

При такихъ перевозочныхъ средствахъ и при данной пропускной способности каждой изъ дорогъ района, онѣ исполняютъ свое назначеніе съ тѣмъ или другимъ успѣхомъ, что выражается большимъ или меньшимъ накопленіемъ залежей товаровъ на ихъ станціяхъ, замедленіемъ и неуправкою въ перевозкѣ каменнаго угля и т. д. Въ особомъ докладѣ Подкоммисіи указываются причины этихъ задержекъ въ отправленіи грузовъ по харьково-николаевской дорогѣ, заключающіяся собственно не въ недостаткѣ подвижнаго состава и не въ слабой пропускной способности этой дороги, но въ несовершен-

ствѣ способовъ пользованія ея наличными перевозочными средствами. Тѣ же соображенія могутъ быть примѣнены и къ другимъ дорогамъ, на которыхъ встрѣчаются тѣ же явленія. Во всякомъ случаѣ нельзя указывать на залежи грузовъ, какъ на основаніе для новыхъ и значительныхъ затратъ на разныя улучшенія по усиленію провозной способности той или другой дороги, такъ какъ накопленіе этихъ залежей вызывается собственно временнымъ только, хотя и періодически повторяющимся ежегодно усиленіемъ подвоза грузовъ, такъ что тѣ усиленные способы перевозки, которые давали бы возможность вывозить безостановочно грузы, прибывающіе массами въ теченіи короткаго времени, оставались бы безъ полезнаго примѣненія въ остальное время года. Въ одномъ изъ своихъ докладовъ Подкоммисія указываетъ на то, что отправители, и именно хлѣбные торговцы, видятъ поводъ къ жалобамъ не столько въ медленномъ вывозѣ грузовъ со станцій, сколько въ томъ, что желѣзнодорожное управленіе не отвѣчаетъ за ихъ цѣлость въ промежутокъ времени между ввозомъ ихъ на станцію и погрузкой въ вагонъ, что они вслѣдствіе того подвергаются расхищенію на станціяхъ, что при недостаткѣ крытыхъ помѣщеній для хлѣбныхъ грузовъ они страдаютъ отъ подмочекъ и т. д. Такимъ образомъ устройство крытыхъ пакгаузовъ для храненія всѣхъ вообще грузовъ на станціяхъ принесло бы существенную пользу по отношенію къ грузамъ, наичаще подвергающимся задержкамъ въ отправленіи со станцій и не только не потребовало бы тѣхъ большихъ затратъ, какія необходимы для дорого стоящихъ улучшеній въ

родъ укладки второго пути, усиленія подвижнаго состава, который значительную часть года оставался бы безъ полного употребленія и т. д., но служило бы еще для желѣзныхъ дорогъ источникомъ новаго дохода. Что касается до ожидаемаго вообще усиленія грузоваго движенія на нашихъ дорогахъ, особенно по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, въ предположеніи прогрессивнаго развитія земледѣльческой производительности, то относительно этого предмета, по мнѣнію Подкоммисіи, слѣдуетъ остерегаться предположеній гадательныхъ и съ большою осторожностью предлагать мѣры улучшеній желѣзнодорожнаго дѣла, которыя потребовали бы новыхъ большихъ жертвъ со стороны правительства. На чрезвычайное усиленіе сбыта земледѣльческихъ продуктовъ въ послѣдніе годы нельзя не смотрѣть какъ на явленіе временное, вызванное съ одной стороны случайнымъ усиленіемъ требованія хлѣба на заграничные рынки, съ другой перешедшимъ всякую мѣру развитіемъ спекулятивнаго направленія въ земледѣльческой промышленности южнаго края, увлекшаго большинство производителей хлѣба къ хищническому эксплуатированію производительной способности почвы. Въ значительной части хлѣбородной полосы уже замѣчается истощеніе чернозема, въ неограниченное плодородіе котораго еще недавно такъ простодушно вѣрили. Мысль о необходимости удобренія начинаетъ уже проникать въ убѣжденіе не только землевладѣльцевъ, но и крестьянъ; а разъ—она проникнетъ въ сознаніе земледѣльческаго класса, усиленіе скотоводства и сокращеніе, соотвѣтственно этому, хлѣбныхъ посѣвовъ будетъ необходимымъ ея результатомъ;

съ другой стороны усиленное производство хлѣба на вывозъ должно найти себѣ ограниченіе въ ожидаемомъ разрѣшеніи неотложнаго вопроса о предоставленіи крестьянамъ права свободнаго переселенія и объ увеличеніи крестьянскихъ надѣловъ. Уменьшеніе рабочихъ рукъ сократитъ культуру и дастъ ей новое направленіе въ тѣхъ мѣстностяхъ, которыя теперь наводняютъ хлѣбный рынокъ своими продуктами. Наконецъ, вообще улучшение быта крестьянъ разовьетъ потребленіе ими самими продуктовъ ихъ труда: они не будутъ, какъ теперь, везти на базаръ послѣднюю мѣру хлѣба, отнимая ее у своей полуголодной семьи, у своего тощаго скота. Съ другой стороны сбытъ нашего хлѣба за границу встрѣчаетъ уже и теперь сильную конкуренцію въ наводняющихъ Европу продуктахъ земледѣлія С. Америки, ввозъ которыхъ съ каждымъ годомъ усиливается; борьба съ этой конкуренціей становится для насъ все труднѣе и труднѣе. Нѣтъ сомнѣнія, конечно, что съ распространеніемъ у насъ удобренія и улучшенныхъ способовъ культуры производительность земли можетъ быть усилена такъ, что съ меньшаго пространства она будетъ давать большую массу продуктовъ, чѣмъ въ настоящее время, но во всякомъ случаѣ строй хозяйства неизбѣжно измѣнится, и масса хлѣба, производимаго на вывозъ, едва ли можетъ, по крайней мѣрѣ въ близкомъ будущемъ, значительно подняться противъ цифры послѣднихъ годовъ. Обращаясь къ другому весьма важному предмету перевозки на дорогахъ района, къ каменному углю донецкаго бассейна слѣдуетъ замѣтить, что какъ ни желательно возможно широкое его распространеніе, но именно въ этихъ ви-

дахъ слѣдуетъ желать, чтобы перевозка его производилась вездѣ, гдѣ это можно, при содѣйствіи водяныхъ путей сообщенія. Въ этомъ смыслѣ громадную важность имѣетъ предположеніе организовать эту перевозку по Днѣпру, о чемъ подробнѣе говорится въ особомъ докладѣ Подкомисіи. Съ осуществленіемъ этого предположенія и задача харьково-николаевской дороги, какъ дороги углевозной, не вызываетъ необходимости изысканія какихъ либо особыхъ мѣръ къ расширенію ея дѣятельности.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ Подкомисія воздерживается отъ выраженія своего сочувствія существующимъ проектамъ новыхъ большихъ затратъ на разные улучшенія въ смыслѣ усиленія перевозочной способности желѣзныхъ дорогъ харьково-николаевской и либаво-роменской.

Денежный результатъ эксплуатаціи по дорогамъ харьковского раіона за 1878 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	курско- кіевская.	
	Рубли.	Коп.
Выручено: отъ пассажирскаго движенія	1.728,385	37
> товарнаго	3.685,590	23
По разнымъ статьямъ прихода	440,907	85
Итого валоваго дохода	5.845,883	45
На 1 версту дороги	13,306	55
Израсходовано: на Центральное Управленіе	107,497	32
> управленіе дорогою	154,295	13
> содержаніе пути и зданій	871,793	31
по службѣ движенія	390,811	81
> > тяги	1.102,958	18
на непредвидѣнные расходы	—	—
> расходы экстраординарные	—	—
> наемъ подвижнаго состава	177,755	10
Итого	2.805,110	85
На 1 версту дороги	6,375	25
Процентное отношеніе расхода къ валовому доходу	47,91	
Затѣмъ чистаго дохода получено	+ 3.049,772	59
На версту дороги	6,931	30

харьково-николаевская.	либаво-роменская.				
	роменскій участокъ.		либавскій участокъ.		
Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1.686,388	46	908,788	44	405,453	50
4.038,807	22	5.621,044	74	1.512,542	26
49,247	15	334,127	42	73,712	91
5.774,442	83	6.863,961	60	1.991,708	67
6,957	16	9,640	39	4,149	39
274,083	64	135,024	18	90,679	44
349,746	06	233,035	63	112,656	66
1.243,514	04	1.737,967	76	559,706	88
642,237	40	671,967	01	378,286	90
1.743,755	09	1.561,263	08	987,794	69
—	—	24,293	51	3,878	01
—	—	252,902	72	100,076	37
—	—	47,598	38	326,407	11
4.253,336	23	4.664,052	27	2.558,486	15
5,124	50	6,550	63	5,330	18
73,65		67,94		128,45	
21,106	60	+ 2.199,909	33	излишекъ расхода. — 566,777	48
1,832	66	3,089	76	убытка. — 1,180	79

Финансовое положеніе обществъ желѣзныхъ дорогъ харь-
слѣдующемъ видѣ:

	курско- кіевская.	
	Рубли.	Коп.
Основной капиталъ: {	въ акціяхъ	15.233,965 13
	» облигаціяхъ	29.915,733 63
Итого	45.149,698	76
на 1 версту дороги	102,612	95
Принадлежащія правительству акціи и облигаціи	11.420,094	26
или въ ‰	25,29	
Средній валовой доходъ по эксплуатаціи за послѣд- ніе 3 года	4.963,250	2
на 1 версту дороги	11,280	34
Валовой доходъ по эксплуатаціи за 1878 годъ	5.854,883	45
на 1 версту дороги	13,306	55
Средній чистый доходъ по эксплуатаціи за послѣд- ніе 3 года	2.460,085	18
Чистый доходъ за 1878 годъ	3.049,772	59
Средній чистый доходъ по эксплуатаціи относится къ чистому доходу за 1878 годъ, какъ	80,66	: 100
По отношенію къ основному капиталу (акцій и облигацій) составляли:		
Средній чистый доходъ	5,44‰	
Чистый доходъ за 1878 годъ	6,75‰	
По отношенію къ одному облигаціонному капиталу средній за 3 года чистый доходъ равнялся	8,22‰	
Чистый доходъ эксплуатаціи за 1878 годъ	10,19‰	

ковскаго раіона къ 1-му Января 1879 года представлялось въ

харьково-николаевская.	либаво-роменская.				
	роменскій участокъ.		либавскій участокъ.		
Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
10.956,000	—	11.600,225	89	—	—
54.397,582	50	38.256,371	59	23.370,917	10
65.353,582	50	49.856,597	48	23.370,917	10
78,739	25	70,121	80	48,689	41
43.615,832	50	38.256,371	59	23.370,917	10
66,73		76,73		100	
4.216,152	93	5.136,598	91	1.458,323	98
5,079	70	7,224	47	3,038	17
5.744,442	83	6.863,961	60	1.991,708	67
6,956	16	9,653	95	4,149	39
1.062,872	41	1.623,959	59	убыт. 275,927	29
1.521,106	60	2.199,909	33	убыт. 566,777	48
69,87	: 100	73,81	: 100	Средній убытокъ менѣе убытка 1878 года на 48,68‰	
1,62‰		3,27‰		По отношенію къ облига- ціонному капиталу убы- токъ составляетъ: изъ средней суммы убыт- ка. 1,18‰ изъ убытка 1878 года 2,42‰	
2,32‰		4,41‰			
1,95‰		4,24‰		—	—
2,79‰		5,75‰		—	—

	курско- кіевская.	
Принимая въ расчетъ чистый доходъ эксплуатаціи за 1878 годъ, бывшій самымъ благоприятнымъ въ этомъ отношеніи для желѣзныхъ дорогъ харьковскаго раіона со времени ихъ открытія, способность этихъ дорогъ покрывать своими средствами обязательные платежи по облигаціямъ (5,1 ⁰ /о) представляется въ слѣдующемъ видѣ. .	Рубли.	Коп.
	+излишекъ 5,09 ⁰ /о	
Долгъ правительству за приплаты по гарантіи . .	—	
Общая сумма участія правительства въ предпріятіи, что на 1 версту дороги составляетъ. . .	11.420,094	26
	25,954	76
Процентное отношеніе доли общихъ затратъ правительства, приходящейся на версту дороги, къ номинальной стоимости версты дороги. . . .	25,29	

Примѣчанія: 1-е. Свѣдѣнія о финансовомъ положеніи Общества харьково-николаевской желѣзной дороги взяты изъ послѣдняго напечатаннаго отчета за 1877 годъ; тѣ же свѣдѣнія по остальнымъ двумъ дорогамъ — изъ вѣдомостей, составленныхъ Правленіями желѣзнодорожныхъ обществъ, по требованію Высшей Коммисіи, а также и изъ напечатанныхъ отчетовъ за 1878 годъ.

2-е. Основной капиталъ всѣхъ трехъ дорогъ, для однообразія въ расчетахъ, показанъ въ кредитныхъ рубляхъ по курсу, принятому Правленіемъ харьково-николаевской желѣзной дороги въ отчетъ его къ 1-му Января 1879 года (1 руб. 63 коп. кредитныхъ за рубль металлическій).

3-е. Фунтъ стерлинговъ принятъ въ 6 руб. 28,64 к., прусскій таллеръ въ 92,613 коп. металлическихъ.

4-е. Сумма платежей, причитающихся правительству за 1877—1878 годъ по облигаціямъ либаво-роменской желѣзной дороги, находится еще въ распоряженіи Правленія этого Общества, вслѣдствіе неясности 41 и 43 §§ уст. относительно отчисленій въ запасный капиталъ; за разъясненіемъ этихъ параграфовъ устава Правленіе Общества обратилось къ г. Министру Финансовъ 22 Августа 1878 года.

харьково-николаевская.	либаво-роменская.				
	роменскій участокъ.		либавскій участокъ.		
	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	
— недостаетъ 2,31 ⁰ /о	+ излишекъ 0,65 ⁰ /о		— недостаетъ 5,10 ⁰ /о		
10.745,652	75	8.906,102	78	2.326,879	58
54.361,485	25	47.162,474	37	25.697,796	68
65,495	75	66,332	59	53,537	07
82,96		94,59		109,95	

Изъ этого сопоставленія оказывается, что только курско-кіевская дорога является предпріятіемъ самостоятельнымъ, хотя и воспользовавшимся извѣстною поддержкою со стороны правительства. Противоположность ей представляетъ бывшая либавская дорога, съ 1876 года вошедшая въ составъ дороги либаво-роменской и существующая всецѣло на средства правительства. По результатамъ эксплуатаціи обѣ дороги тоже представляютъ, такъ сказать, два полюса: тогда какъ доходы курско-кіевской дороги, валовой и частный, растутъ съ каждымъ годомъ и даютъ владѣльцамъ акцій постоянный дивидентъ, либавскій участокъ страдаетъ хроническимъ дефицитомъ, дошедшимъ въ 1878 году до 566,777 руб. Финансовое положеніе харьково-николаевской дороги тоже

нельзя не признать критическимъ. Дохода отъ эксплуатаціи не достаетъ на уплату процентовъ по облигаціямъ; получая ежегодно значительныя суммы по гарантіи этихъ процентовъ, Общество съ каждымъ годомъ входитъ все болѣе и болѣе въ неоплатные долги предъ правительствомъ. Немного лучше положеніе роменскаго участка. Такое положеніе дѣла невольно наводитъ на мысль о томъ—не было ли бы и справедливымъ и цѣлесообразнымъ изъять желѣзныя дороги, неспособныя существовать иначе, какъ только на средства казны, изъ распоряженія частныхъ обществъ и подчинить вѣдѣнію правительства, какъ предпріятія, имѣющія цѣлію служить важнымъ общественнымъ и государственнымъ интересамъ, но оказавшіяся несостоятельными въ исполненіи этого назначенія.

Предсѣдатель Подкоммисіи, *Е. Гордѣнко.*

Члены: { *В. Кочетовъ.*
Инженеръ *Шиликовъ.*

Членъ-Управляющій дѣлами Подкоммисіи *Г. Цѣхановецкій.*

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