

А. 1196.

55

А 1196

~~8582~~

69643

Объяснительная записка Харьковской железнодорожной подкомисіи къ докладамъ о производительности и грузовомъ движеніи мѣстностей, тяготѣющихъ къ желѣзнымъ дорогамъ Харьковскаго района.

Производительность мѣстностей, черезъ которыя проходятъ желѣзныя дороги, должна быть изслѣдована, согласно инструкціямъ Высшей Коммисіи, главнымъ образомъ съ тою цѣлью, чтобъ опредѣлить размѣръ запроса на железнодорожную перевозку не только настоящей, но и вѣроятной будущей. Высшая Коммисія не имѣла въ виду предлагать Подкомисіямъ производить разностороннее изслѣдованіе объ экономическомъ состояніи данной мѣстности, о состояніи и развитіи различныхъ отраслей промышленности и т. п. Для железнодорожныхъ предприятий имѣютъ значеніе тѣ отрасли народной хозяйственной дѣятельности, которыя даютъ имъ или могутъ дать большую или меньшую массу грузовъ; всѣ другія промышленности, если онѣ только не производятъ или не будутъ производить большихъ массъ грузовъ, не представляютъ интереса для желѣзной дороги. Для опредѣленія

вѣроятнаго количества грузовъ, долженствующихъ явиться на желѣзную дорогу для дальнѣйшей отправки, канцелярія Высшей Коммисіи въ составленномъ ею „статистическомъ описаніи“ желѣзныхъ дорогъ различныхъ районовъ, не считала возможнымъ ограничиться изслѣдованіемъ дѣйствительно перевозимыхъ грузовъ, предполагая, что, благодаря неисправности желѣзныхъ дорогъ, отсутствію или плохому состоянію подъѣздныхъ путей и т. п. причинамъ, количество дѣйствительно перевозимаго, на примѣръ, хлѣба не даетъ понятія о томъ количествѣ его, которое могло бы явиться на станціи желѣзной дороги по устраненію вышеупомянутыхъ препятствій. Не считая количество грузовъ, дѣйствительно перевезенныхъ дорогою, вѣрнымъ и полнымъ показателемъ количества грузовъ, могущихъ быть отправленными, канцелярія Высшей Коммисіи обратилась для опредѣленія этого послѣдняго количества къ единственно вѣрному средству — а именно, къ непосредственному опредѣленію производительности данной мѣстности, прилегающей къ желѣзной дорогѣ, и къ вычисленію того количества продуктовъ, которое, за удовлетвореніемъ мѣстнаго населенія, составляетъ излишекъ, ищущій сбыта при посредствѣ желѣзнодорожной перевозки. Само собою разумѣется, что канцелярія Высшей Коммисіи могла брать въ расчетъ производительность только тѣхъ мѣстностей, которыя составляютъ районъ желѣзныхъ дорогъ.

Относительно перваго предположенія, — что число перевезенныхъ хлѣбныхъ грузовъ ниже того числа, которое, при улучшеніи желѣзнодорожной перевозки, могло

бы быть перевозимо, — слѣдуетъ замѣтить, что, будучи въ основѣ своей вѣрно, оно въ дѣйствительности не вполне оправдывается. Непосредственный опытъ Подкоммисіи, заявленія, полученные ею отъ сельскихъ хозяевъ и товаро-отправителей, приводятъ ее къ убѣжденію, что при теперешнихъ высокихъ цѣнахъ весьма малое количество запасовъ не проданнаго хлѣба изъ урожая даннаго года остается у сельскихъ хозяевъ и купцовъ до слѣдующаго года, что не вывезенный урожай даннаго года энергически вывозится полностью въ первые мѣсяцы слѣдующаго года. Сущестующіе въ настоящее время недостатокъ и высокія цѣны на хлѣбныя произведенія во многихъ мѣстностяхъ, вывозящихъ ихъ, подтверждаютъ это наблюденіе.

Но и помимо этого при осуществленіи принятаго канцеляріею Высшей Коммисіи метода встрѣтились съ самаго начала два обстоятельства, которыя затруднили достиженіе поставленной ею цѣли, а именно: а) Отсутствіе положительныхъ данныхъ для опредѣленія района желѣзной дороги; и б) отсутствіе данныхъ, относящихся къ производительности и потребленію именно мѣстности, входящей въ районъ. Чтобы выйти изъ этого затрудненія и сколько-нибудь приблизиться къ истинѣ, канцелярія Высшей Коммисіи прибѣгла къ слѣдующему приему: сначала былъ взятъ условный средній районъ (главнымъ образомъ для земледѣльческихъ продуктовъ) въ 70 верстъ по обѣ стороны дороги, затѣмъ рассчитана приблизительная производительность этого района; эти данныя должны были служить базисомъ для опредѣленія вѣроятнаго запроса на перевозку, и затѣмъ для

обсужденія вопроса, наиболее важнаго для цѣлей Высшей Коммисіи по отношенію къ производительности — вопроса о томъ, въ какой мѣрѣ данная желѣзная дорога, при ея техническомъ устройствѣ и проч., въ состояніи удовлетворять этому запросу. Невозможность, за отсутствіемъ положительныхъ данныхъ, опредѣлить дѣйствительный районъ и его дѣйствительную производительность, побудили канцелярію Высшей Коммисіи прибѣгнуть къ приему, можетъ быть неизбежному, но тѣмъ не менѣе могущему повести къ произвольнымъ и ошибочнымъ выводамъ и заключеніямъ. Хотя это обстоятельство не ускользнуло отъ вниманія и самой канцеляріи Высшей Коммисіи, но мы считаемъ не безполезнымъ остановиться нѣсколько подробнѣе надъ разсмотрѣніемъ слѣдствій, вытекающихъ для занятій Подкоммисіи изъ осуществленія этого приема.

Такъ какъ сама канцелярія Высшей Коммисіи признавала условность принятаго ею района и возможность его несовпаденія съ дѣйствительнымъ, то, по мнѣнію Подкоммисіи, было бы полезнѣе разсчитывать размѣръ производства не по этому району, а по гораздо болѣе обширному — на примѣръ въ 100 верстъ по обѣ стороны дороги. Тогда въ рукахъ Подкоммисіи оказался бы въ огромномъ большинствѣ случаевъ максимальный предѣлъ района и размѣра производства. Въ этомъ широко очерченномъ пространствѣ Подкоммисія собственными изслѣдованіями могла бы точно опредѣлить тѣ пункты, до которыхъ доходитъ дѣйствительный районъ. Сдѣланныя Подкоммисіею наблюденія, давшія ей возможность опредѣлить крайнія точки района, позволили бы ей затѣмъ изъ максимальныхъ

цифръ производства и проч. выдѣлить то количество, которое относится къ дѣйствительному району. Въ этомъ отношеніи мѣстныя особенности производятъ отклоненія отъ условнаго средняго района, которыя въ дѣйствительности могутъ быть очень значительны, проявляться на значительномъ протяженіи дороги и продолжаться значительное время. Для примѣра мы можемъ привести показаніе товаро-отправителей, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ на линіи либаво-роменской желѣзной дороги лѣсъ имѣетъ цѣнность только на разстояніи 20 верстъ отъ станціи дороги (а не отъ линіи, что не одно и то же), дальше же онъ продается за безцѣнокъ, потому что его почти невозможно и невыгодно вывозить на большія разстоянія изъ болотистой мѣстности. Въ рендантъ къ этому возьмемъ степныя мѣстности, прилегающія къ южнымъ частямъ либаво-роменской желѣзной дороги и курско-кіевской — къ станціямъ Ромнамъ и Бобровицѣ: не смотря на неудобныя во время непогоды дороги хлѣбъ привозится на эти станціи за 100, 110 и даже, по свидѣтельству нѣкоторыхъ отправителей, за 150 верстъ, не потому только, что онъ болѣе цѣнный продуктъ, чѣмъ лѣсъ, а потому, что характеръ мѣстности допускаетъ расширеніе вліянія желѣзной дороги на окружающую мѣстность.

Неудобства отъ принятія условнаго района усиливается, можно сказать, въ квадратѣ, отъ присоединенія къ нему другаго условнаго предположенія — относительно количества производства и убыли хлѣбныхъ продуктовъ этого района. Приемъ для опредѣленія этихъ величинъ 2-го порядка, какъ извѣстно, заклю-

чался въ слѣдующемъ: Канцелярія Высшей Коммисіи, собравъ изъ официальныхъ источниковъ данныя о количествѣ производства мѣстности, прилегающей къ желѣзной дорогѣ, изъ этихъ количествъ беретъ ту ихъ долю, которая соотвѣтствуетъ части этой мѣстности, входящей въ условный районъ. Здѣсь сдѣлана еще большая ошибка, которая даже и при вѣрномъ опредѣленіи района непременно повела бы къ цѣлому ряду невѣрныхъ выводовъ и заключеній. Ошибка эта заключалась въ слѣдующемъ: Канцелярія Высшей Коммисіи аргументируетъ такъ: если, по всѣмъ имѣющимся въ ея рукахъ даннымъ, пространство даннаго уѣзда, число населенія, количество производимаго и затѣмъ остающагося непотребленнымъ хлѣба извѣстно; если оказывается, что въ условный 70-ти верстный районъ отходитъ отъ этого уѣзда $\frac{3}{5}$ части, то слѣдуетъ взять $\frac{3}{5}$ отъ всѣхъ остальныхъ цифръ, выражающихъ число населенія, количество производства и т. п. Такимъ образомъ, при этихъ двухъ произвольныхъ предположеніяхъ, вычисляется цифра, долженствующая указывать количество свободныхъ хлѣбныхъ продуктовъ, могущихъ явиться на желѣзную дорогу для перевозки. Нельзя признать совершенно правильнымъ этотъ пріемъ и практически полезными тѣ выводы, къ какимъ привело его приложение. Мы оставляемъ въ сторонѣ вопросъ о точности и вѣрности нашихъ статистическихъ данныхъ, на счетъ чего совершенно основательно высказывается и сама канцелярія Высшей Коммисіи; мы говоримъ здѣсь о неправильномъ пріемѣ обработки статистическихъ матеріаловъ. Если въ данномъ уѣздѣ, съ территоріею въ *a* квадрат-

ныхъ верстъ, населеніе въ *b* тысячъ, производство хлѣба въ *c* тысячъ четвертей, проходитъ дорога и въ районъ ея присчитывается изъ этого уѣзда $\frac{3}{5}$ территоріи, то изъ этого нисколько не слѣдуетъ, что и остальные количества должны быть отнесены въ районъ дороги въ той же пропорціи по слѣдующимъ соображеніямъ: а) населеніе неравномѣрно распредѣляется даже въ предѣлахъ одного уѣзда; б) производительность не одинаково распредѣлена даже въ различныхъ частяхъ уѣзда. Къ этому слѣдуетъ указать на тотъ обще-извѣстный фактъ, что во многихъ случаяхъ строители желѣзныхъ дорогъ не сообразовали ихъ направленіе съ существующими уже направленіями въ движеніи народной дѣятельности и ея продуктовъ, что они часто пролагали дороги по мѣстамъ совершенно ненаселеннымъ, имѣя въ виду только соединять болѣе или менѣе значительные по населенности пункты и выпрямлять по возможности дороги между такими пунктами. Слѣдовательно для дорогъ, построенныхъ при такихъ условіяхъ, на территорію, засчитанную въ районъ, прійдется въ дѣйствительности меньше населенія, меньше производительности и пр., чѣмъ приходится по среднему расчету на единицу площади губерніи или уѣзда. Если же мы пріймемъ во вниманіе что станціи дорогъ, выстроенныхъ съ такими соображеніями, въ первое время нерѣдко не были соединены подъѣздными дорогами даже съ ближайшими мѣстностями, такъ какъ никто — ни желѣзныя дороги, ни центральные органы правительства, ни мѣстные земства или другія учрежденія — не приняла мѣръ къ тому, чтобы измѣнить направленіе прежнихъ просе-

лочныхъ и другихъ дорогъ и проложить новыя для соединенія населенныхъ мѣстностей съ станціями желѣзной дороги, — то окажется, что даже не все число населенія, дѣйствительно живущаго вблизи желѣзной дороги можетъ быть засчитано въ ея районъ, и излишки его производства не могутъ, по крайней мѣрѣ въ первое время, явиться въ видѣ груза на желѣзную дорогу. Канцелярія Высшей Коммисіи, признавая вполнѣ неполноту и неоконченность „статистическаго описанія“, обратилась къ подкоммисіямъ и чрезъ ихъ посредство къ частнымъ лицамъ, за пополненіемъ пробѣловъ, исправленіемъ неточностей и вообще за собраніемъ данныхъ для опредѣленія дѣйствительнаго района и его дѣйствительной производительности. Едва-ли, впрочемъ, можно будетъ рассчитывать на значительное содѣйствіе къ уясненію этого дѣла со стороны частныхъ лицъ. Скорѣе всего слѣдовало ожидать разъясненія этихъ вопросовъ отъ непосредственныхъ изслѣдованій подкоммисій, производимыхъ во время осмотра дорогъ, и отъ другихъ изысканій подкоммисій въ этомъ направленіи.

Необходимо поэтому заняться разсмотрѣніемъ вопроса о томъ, какими средствами располагала Подкоммисія для этой цѣли, т. е. для опредѣленія дѣйствительнаго района желѣзныхъ дорогъ. Непосредственное собраніе данныхъ на мѣстѣ есть самое прямое и дѣйствительное средство, представившееся и Коммисіи и Подкоммисіи; но, къ сожалѣнію, этимъ средствомъ Подкоммисія не могла вполнѣ воспользоваться по слѣдующимъ причинамъ: Она производила изслѣдованіе исключительно на линіи желѣзныхъ дорогъ и въ ближайшихъ

къ станціямъ городахъ, и не имѣла времени и возможности заняться этими изслѣдованіями въ мѣстности, прилегающей къ желѣзной дорогѣ. На линіи же желѣзныхъ дорогъ Подкоммисія могла заняться этимъ изслѣдованіемъ только при посредствѣ опросовъ товароотправителей, желѣзнодорожныхъ служащихъ и при посредствѣ разсмотрѣнія относящихся къ этому станціонныхъ книгъ. Но эти спросы и изслѣдованія могли дать только весьма ограниченное число данныхъ, да и то не всегда точныхъ и полныхъ. Отправители, являвшіеся съ жалобами и заявленіями, не весьма охотно вступали въ разъясненія и сообщенія, не имѣвшія для нихъ практическаго интереса; только въ немногихъ мѣстахъ Подкоммисія получила отъ нихъ положительныя и точныя свѣдѣнія. Кромѣ того этотъ источникъ полученія свѣдѣній представляется недостаточнымъ еще и по той причинѣ, что далеко не на всѣхъ станціяхъ Подкоммисіи пришлось встрѣтить большихъ отправителей, которые могли бы дать ей указанія этого рода. Затѣмъ многіе изъ товароотправителей сами не могли указать болѣе или менѣе точно мѣста производства подвозимыхъ ими грузовъ; отправители по преимуществу — посредники, покупающіе хлѣбъ отчасти у непосредственныхъ производителей (въ имѣніяхъ землевладѣльцевъ, въ большихъ населенныхъ пунктахъ), большею-же частью они покупаютъ хлѣбъ у скупщиковъ его, пріобрѣтающихъ въ селахъ и городахъ въ ссыпку хлѣбъ, привозимый крестьянами. Очень часто отправители могли только назвать важнѣйшія мѣста, изъ которыхъ подвозится и гдѣ скупается хлѣбъ уже изъ вторыхъ рукъ. Что-же ка-

сается станціонныхъ служащихъ, то они имѣютъ объ этомъ еще болѣе поверхностныя и случайныя свѣдѣнія: во 1-хъ они мало, а многіе вовсе не интересуются тѣмъ, что совершается возлѣ желѣзной дороги (будучи обременены текущею службою); во 2-хъ они часто мѣняются (многіе служащіе заявили, что они недавно служатъ въ этой мѣстности и не могутъ дать свѣдѣній). Нѣкоторые товарные кассиры дали болѣе положительныя указанія. Но ихъ указанія касались больше фамилій отправителей, ихъ мѣста жительства и мѣсть покупки и ссыпки хлѣба; гораздо рѣже они могли точно указать мѣста производства подвозимыхъ грузовъ. Тѣмъ не менѣе Подкоммисія, имѣя въ виду, что на нѣкоторыхъ станціяхъ служащіе, не давшіе положительныхъ свѣдѣній, предлагали разспросить объ этомъ отправителей, которыхъ во всякомъ случаѣ они будутъ имѣть возможность спросить въ большемъ числѣ и съ большимъ выборомъ, чѣмъ могла сдѣлать Подкоммисія, считала полезнымъ просить отъ начальниковъ станцій письменныхъ указаній объ важнѣйшихъ мѣстахъ, изъ которыхъ подвозится хлѣбъ, о состояніи подъѣздныхъ путей и о цѣнѣ на гужевою извозъ. По соглашенію съ начальниками движенія Подкоммисія установила для начальниковъ станцій форму вѣдомости о движеніи грузовъ съ 1 января по 1 августа 1879 г., въ которую вошли и вышеупомянутыя рубрики. Подкоммисія получила по всѣмъ 3-мъ дорогамъ района письменные отвѣты отъ всѣхъ начальниковъ станцій и полагаетъ, что если этотъ матеріаль и не полонъ, то за то онъ болѣе точенъ, будучи основанъ на дѣйствительномъ

изслѣдованіи, произведенномъ посредствомъ опроса свѣдующихъ лицъ. Затѣмъ остается еще 3-й источникъ свѣдѣній этого рода—указанія земскихъ и городскихъ управъ и тѣ поправки и замѣчанія на „статистическое описаніе харьковскаго района“, которыя могутъ быть получены въ Подкоммисіи отъ учрежденій, частныхъ лицъ и служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ. Заявленія земскихъ и городскихъ управъ даютъ весьма цѣнные данныя, но, къ сожалѣнію, весьма неполныя и относящіяся только къ отдѣльнымъ мѣстностямъ. Что же касается замѣчаній на разосланные въ большомъ количествѣ экземпляры „статистическаго описанія харьковскаго района“, то о количествѣ и годности данныхъ, которыя доставятся этими замѣчаніями, трудно судить въ настоящее время, такъ какъ эти замѣчанія получены пока въ ограниченномъ числѣ. Къ тому-же, въ виду вѣроятнаго поздняго полученія большей части этихъ замѣчаній, Подкоммисія не будетъ въ состояніи вполне воспользоваться ими для рѣшенія вопроса о соответствіи перевозочной способности желѣзной дороги съ количествомъ грузовъ, могущихъ явиться для передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ Подкоммисія должна была обратиться къ другимъ источникамъ, которые могутъ дать данныя для рѣшенія этого существеннаго вопроса. Источники эти составляютъ данныя о состоявшемся уже въ дѣйствительности движеніи грузовъ по дорогѣ, ихъ количествѣ и родахъ. Что касается этимъ данныхъ, то ихъ было два рода въ распоряженіи Подкоммисіи: во первыхъ грузовыя книги

на станціяхъ, и во-вторыхъ отчеты правленій. Но къ сожалѣнію, благодаря недостаткамъ желѣзнодорожной отчетности, въ грузовыхъ книгахъ нѣтъ указаній на мѣста происхожденія груза, а есть только отмѣтки имени отправителя, рода и количества груза, станціи назначенія отправленнаго груза и станціи отправленія прибывающаго. Слѣдовательно выборка этихъ данныхъ изъ станціонныхъ книгъ, не говоря уже о томъ, что потребовала бы болѣе значительнаго времени, чѣмъ то, какимъ располагали члены Подкоммисіи, не дала бы средствъ для разрѣшенія вопроса о районѣ и о количествѣ мѣстнаго производства. Остается слѣдовательно одинъ источникъ — отчеты правленій желѣзныхъ дорогъ о грузовомъ движеніи. Подкоммисія вполне согласна съ канцеляріею Высшей Коммисіи въ томъ, что этотъ источникъ не дастъ еще полнаго понятія о возможномъ размѣрѣ грузоваго движенія; она знаетъ, что этотъ источникъ не даетъ никакихъ указаній на мѣста производства или даже скупки продуктовъ подвозимыхъ на станціи, и что отчеты нѣкоторыхъ дорогъ не даютъ даже возможности съ точностью опредѣлить количество погруженнаго на станціяхъ товара, съ указаніемъ различныхъ видовъ товара. Но тѣмъ не менѣе Подкоммисія полагаетъ, что это есть единственный, точный и полный источникъ, указывающій на количество притекающаго на желѣзную дорогу хлѣба и дающій косвенное средство для приблизительнаго опредѣленія ширины и производительности желѣзнодорожнаго района. Можно сказать, что этотъ, такъ сказать, количественный, а не пространственный районъ можетъ дать самыя вѣрныя, хотя и не вполне опредѣлен-

ныя указанія на дѣйствительный районъ. Если на данной желѣзной дорогѣ въ 2-хъ разныхъ участкахъ (либ.-ромен. южн. и средній участокъ) въ одномъ примѣрно по 100 тысячъ пудовъ погрузки на 1 версту дороги, а въ другомъ по 20 тысячъ, и это повторяется съ малыми измѣненіями въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ къ ряду, то отсюда неминуемо слѣдуетъ выводъ — или о неравенствѣ районовъ въ 2-хъ участкахъ въ пространственномъ отношеніи, или, при равенствѣ ихъ въ пространственномъ отношеніи, о различіи въ размѣрѣ ихъ производительности. Свѣдѣнія, полученныя Подкомисією изъ другихъ источниковъ, дадутъ ей въ нѣкоторыхъ случаяхъ возможность объяснить, какой преимущественно причинѣ слѣдуетъ приписать эту разницу въ количествѣ погрузки на двухъ участкахъ дороги. Если бы эти причины были доказаны съ достаточною точностью и полнотою, тогда получился бы болѣе твердый базисъ для соображеній о степени о вѣроятіи увеличенія погрузки товаровъ. По указаннымъ выше соображеніямъ Подкомисія полагала, что для разработки данныхъ, необходимыхъ для рѣшенія важнаго вопроса о производительности и о районѣ, слѣдуетъ обратиться къ источнику, хотя не могущему доставить данныхъ по всѣмъ требуемымъ вопросамъ, но за то въ тѣхъ данныхъ, которыя въ немъ имѣются, точному и достовѣрному, а именно къ отчетамъ правленій желѣзныхъ дорогъ.

Принимая во вниманіе, съ одной стороны, краткость времени, которымъ располагаетъ Подкомисія, и съ другой — большія различія въ формѣ, по которой составлены отчеты разныхъ правленій о грузовомъ движеніи, различія,

не позволяющія сдѣлать извлеченія по всѣмъ дорогамъ по сколько нибудь полной и однообразной программѣ, мы рѣшились руководиться слѣдующими основаніями при разработкѣ грузоваго движенія по желѣзнымъ дорогамъ Харьковскаго района: 1) Извлечены данныя объ общемъ количествѣ отправленныхъ грузовъ по каждой станціи дороги; количество погрузки отдѣльныхъ родовъ груза, преимущественно земледѣльческихъ и мѣстныхъ, не вездѣ указано, и для большей части предметовъ указаніе это относится или ко всей дорогѣ, или къ ея участкамъ, а не къ отдѣльнымъ станціямъ. 2) Періодъ времени, къ которому относятся эти данныя, долженъ бы быть по возможности болѣе значительный; собственно говоря, было бы основаніе желать, чтобы разработка грузоваго движенія распространялась на все время существованія желѣзной дороги. Но недостатокъ времени принудилъ ограничиться болѣе короткимъ періодомъ; мы приняли періодъ въ 5 лѣтъ, полагая, что за это время каждая дорога испытала и лучшіе, и худшіе годы производительности района и другія обстоятельства, вліявшія на движеніе, — военныя дѣйствія, мобилизацію, закрытіе южныхъ портовъ, паденіе вексельнаго курса съ усиленіемъ запроса на земледѣльческіе продукты, измѣненіе въ направленіи грузовъ и т. п. Вліяніе этихъ разнообразныхъ причинъ сказалось не только въ измѣненіи количества грузоваго движенія по всей линіи и его направленія, но и въ измѣненіи количества отправляемыхъ грузовъ по отдѣльнымъ станціямъ. Изъ ежегодныхъ данныхъ выведена сумма 5-лѣтняго вывоза по станціямъ и средняя ежегодная то-

же по каждой станціи. 3) На счетъ извлеченія данныхъ о погрузкѣ относительно отдѣльныхъ видовъ грузовъ и самаго числа этихъ видовъ рѣшено было въ Подкоммисіи не стѣснять себя опредѣленною программою. Предполагалось, что это яснѣе опредѣлится при самой разработкѣ, такъ какъ въ отдѣлѣ о погрузкѣ и въ другихъ отдѣлахъ грузоваго движенія трудно будетъ установить однообразную форму таблицъ для всѣхъ дорогъ. Для этого, чтобы стремленіемъ къ однообразію не стереть особенностей каждой дороги и станціи, первоначально былъ принятъ такой пріемъ: для важнѣйшихъ грузовъ дороги (около 10 рубрикъ) установлены одни и тѣ же заголовки, и затѣмъ 5 рубрикъ оставлены безъ заголовковъ для внесенія спеціальныхъ предметовъ отправокъ станціи, не повторяющихся на другихъ станціяхъ. Напримѣръ, табакъ по курско-кіевской дорогѣ будетъ помѣщенъ въ числѣ общихъ для всѣхъ станціи рубрикъ; а глина, напримѣръ, будетъ проставлена въ одной изъ рубрикъ безъ заголовковъ противъ тѣхъ станціи, изъ которыхъ она только и вывозится. Само собою разумѣется, что главнымъ образомъ хлѣбные грузы войдутъ въ общіе рубрики, да 2 — 3 другіе предмета значительной отправки. 4) Что касается *направленія* отправокъ погружаемыхъ грузовъ, то нѣтъ возможности изъ отчетовъ нѣкоторыхъ дорогъ (харьково-николаевской) безъ затраты огромнаго труда опредѣлить направленіе по станціямъ и по опредѣленнымъ грузамъ. Впрочемъ указаніе направленія не имѣетъ существеннаго значенія для характеристики производства района, за исключеніемъ тѣхъ только случаевъ, когда постройка

новой дороги, примкнувшей къ уже существующей, открываетъ для продуктовъ этой послѣдней дороги значительно болѣе близкіе рынки сбыта и производитъ измѣненіе направленій прежнихъ грузовъ и увеличеніе ихъ количества, *создавая дополнительную* перевозку грузовъ, которые прежде совсѣмъ не могли явиться на желѣзную дорогу, не будучи въ состояніи вынести длинной перевозки и дорогой провозной платы. Подобное явленіе можетъ быть произведено также значительнымъ пониженіемъ въ какомъ нибудь направленіи тарифа прямого сообщенія. Но эти отдѣльные случаи можно констатировать другими средствами, приводя данныя относительно измѣненій количества и родовъ грузовъ на передаточныхъ станціяхъ. 4) По харьково-николаевской дорогѣ сдѣланъ опытъ составленія по отчетамъ дороги таблицы указывающей: а) общее количество отправленныхъ каждою станціею грузовъ за послѣднее 5-лѣтіе (1874—1878 г.); б) количество отправки за каждый годъ отдѣльно; в) среднее количество за 5 лѣтъ и д) среднее число отправляемыхъ пудовъ приходящееся на версту дороги. Это должно служить базисомъ для опредѣленія района желѣзной дороги.

Что касается послѣдней рубрики, то число пудовъ отправленныхъ грузовъ, приходящихся на версту протяженія дороги, разсчитано на основаніи мотивовъ, высказанныхъ въ Подкомисіи, по слѣдующему методу. Въ виду существующей значительной разницы въ количествахъ погрузки по станціямъ, для возможнаго приближенія къ истинѣ количество отправленныхъ грузовъ не отнесено во всей своей суммѣ ко всему протяженію

дороги, а рассчитывается на разстояніе между отдѣльными станціями только то ихъ количество, которое погружено на этихъ станціяхъ. При этомъ дѣлается условное предположеніе, что грузъ данной станціи равномерно притекаетъ съ обѣихъ ея сторонъ; т. е. если изъ двухъ смежныхъ станцій на станціи *a* погружено 2 милліона пудовъ, а на слѣдующей *b* — 200 тысячъ пудовъ, то на разстояніи между ними, положимъ, въ 20 верстѣ будетъ рассчитано погруженнаго груза по дорогѣ $\frac{1 \text{ милліонъ} + 100 \text{ тысячъ пуд.} = 550}{2}$ тысячамъ пудовъ; что раздѣленное на число верстѣ, дастъ погрузки $\frac{550}{20} = 27,5$ тысяч. на версту дороги. Что же касается конечныхъ станцій, то все количество ихъ погрузки должно было по необходимости быть зачислено полностью ко всей дорогѣ, съ присоединеніемъ половины нагрузки слѣдующей своей станціи; т. е., если, положимъ, въ Харьковѣ погружено 2 милліона пудовъ, въ Новой Баваріи 200 тысячъ, при округленномъ разстояніи 10 верстѣ, то интенсивность погрузки будетъ рассчитана для района между Харьковомъ и Новой Баваріей слѣдующимъ образомъ: $2 \text{ м.} + \frac{200 \text{ т.}}{2} = 2,100 \text{ т.} \cdot \frac{2,100}{10} = 210$ тысяч. пудовъ на версту дороги.

Полученная такимъ способомъ цифра, показывающая интенсивность погрузки, можетъ служить полезнымъ указателемъ для опредѣленія дѣйствительнаго района. Кромѣ того она даетъ масштабъ для сравненія различныхъ участковъ дороги между собою и отдѣльных дорогъ другъ съ другомъ. Въ самомъ дѣлѣ, если условія производительности и торговли на 2 участкахъ

болѣе или менѣе одинаковы, а между тѣмъ интенсивность ихъ погрузки относится, какъ 5:1, то очевидно причину этой разницы слѣдуетъ прежде всего искать въ разницѣ широты дѣйствительнаго района, или въ неправильности формы его площади, зависящихъ главнымъ образомъ отъ состоянія подъѣздныхъ путей, распределенія населенія, существованія значительныхъ торговыхъ центровъ, судоходныхъ рѣкъ и т. п.

Харьковская Подкоммисія считала возможнымъ исполнить возложенную на нее обязанность опредѣленія производительности района и самаго района его — въ такихъ предѣлахъ и въ такомъ видѣ, какъ указано выше. Помимо того обстоятельства, что ни время, ни средства не позволяли ей заняться болѣе подробнымъ изслѣдованіемъ, она полагала, что изученіе производительности края для спеціальныхъ цѣлей желѣзно-дорожной Комисіи можетъ не идти дальше собиранія и объясненія данныхъ, относящихся къ фактически осуществившемуся движенію по желѣзной дорогѣ, и въ частности къ погрузкѣ товаровъ. Само собою разумѣется, что изученіе состоянія подъѣздныхъ путей должно въ значительной степени способствовать этому объясненію. Но и этой ограниченной цѣли Харьковская Подкоммисія не могла вполнѣ достигнуть; въ ея докладахъ о производительности, районѣ и грузовомъ движеніи встрѣчаются значительныя разницы и пробѣлы, происшедшія главнымъ образомъ отъ свойства самыхъ матеріаловъ. Такъ, напримѣръ, по харьково - николаевской желѣзной дорогѣ *есть одинъ существенный пробѣлъ* — отсутствіе указанія на *направленіе* погруженныхъ товаровъ (преимущественно хлѣб-

ныхъ). Этотъ пробѣлъ отчасти пополненъ выпискою изъ общаго свода о *направленіяхъ всѣхъ грузовъ, безъ указанія ихъ видовъ*. Передачу по харьково - николаевской желѣзной дорогѣ даже общаго количества грузовъ, не говоря уже о ихъ видахъ, нужно было вычислять изъ данныхъ отчета, такъ какъ здѣсь подведена только общая передача по всей дорогѣ, безъ указанія дороги передающей и станціи передачи и то только для нѣсколькихъ грузовъ, поименованныхъ въ общей таблицѣ около 20 видовъ. Между тѣмъ въ отчетахъ курско-кіевской желѣзной дороги мы находимъ сведенныя данныя о передачѣ по дорогамъ и по станціямъ передачи для общаго количества грузовъ, а въ отчетахъ либаво-роменской кромѣ этихъ данныхъ, сведены еще данныя и для всѣхъ упоминаемыхъ въ постанціонныхъ таблицахъ грузовъ (болѣе 160 названій). Другая причина недостатковъ и пробѣловъ докладовъ заключалась въ краткости срока, къ которому должны были быть окончены эти доклады. Вслѣдствіе этого только движеніе и погрузка по курско-кіевской желѣзной дорогѣ обработаны вполнѣ по принятой въ Подкомисіи программѣ; доклады же объ остальныхъ дорогахъ не могли быть разработаны съ такою подробностью.

Предсѣдатель подкомисіи *Е. Гордѣнко*.

Члены { *В. Кочетовъ*.
инженеръ *Шимковъ*.

Членъ-Управляющій дѣлами подкомисіи *Г. Цыхановецкій*.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдо-
ванія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.