

8044

БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. СИА

8252
БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. СИА

ДОНЕЦКАЯ КАМЕННОУГОЛЬНАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА,

ЕЯ ПРОЕКТЪ И БУДУЩНОСТЬ.

БИБЛИОТЕКА
УЧЕНАГО КОМИТЕТА МИН. СИА

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ типографіи Ф. С. Сущинскаго. — Екатерининскій каналъ 168.

1875.

8044



Донецкая каменноугольная желѣзная дорога, ея проектъ и будущность.

I

Въ статьѣ, помѣщенной въ № 61 „Вѣстника жел. дор. и пар.“ и посвященной разбору циркуляра г. министра путей сообщенія отъ 23 іюля, за № 4082, относительно болѣе широкаго примѣненія каменнаго угля къ отопленію паровозовъ и пароходовъ, было, между прочимъ, указано на одно обстоятельство, которое, безъ сомнѣнія затруднитъ исполненіе этого циркуляра на дорогахъ средней и сѣверной полосы Имперіи и которое заключается въ томъ, что въ уставѣ Донецкой дороги, къ постройкѣ коей должно быть приступлено въ самомъ близкомъ будущемъ, тарифъ на перевозку по ней угля опредѣленъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда и версты, въ то время какъ на дорогахъ концедированныхъ въ 1874 г., установленъ тарифъ $\frac{1}{6}$ к., а на всѣхъ прочихъ дорогахъ имперіи для каменнаго угля обязательенъ тарифъ не свыше $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты. Такимъ образомъ, тарифъ на перевозку угля по каменноугольной дорогѣ выше тарифа остальныхъ дорогъ на 100% и уголь, для возможно скорого и усиленнаго сбыта коего исключительно строится Донецкая дорога, обложится, такъ сказать, новымъ, искусственнымъ налогомъ, сумма коего, притомъ громадномъ количествѣ пудовъ угля, которое требуется для отопленія паровозовъ, представить цифру на столько крупную, что многія желѣзнодорожныя управленія найдутъ болѣе выгоднымъ продолжать употребленіе дроваго топлива и будутъ подчиняться требованіямъ министерства, относительно обязательнаго употребленія минеральнаго топлива,

крайне неохотно и со всевозможными промедленіями и отсрочками, что конечно не будетъ способствовать усиленію угольнаго производства въ Донецкомъ краѣ *)).

Этотъ тарифъ однакожъ находитъ многихъ приверженцевъ, которые считаютъ его совершенно нормальнымъ и мотивируютъ это тѣмъ, что по Донецкой дорогѣ будетъ перевозиться исключительно каменный уголь, что другихъ статей дохода, кромѣ сбора за перевозку угля эта дорога имѣть не будетъ и имѣть не можетъ; что если, поэтому, тарифъ на уголь будетъ назначенъ низкій, то дорога не дастъ дохода а акціонеры ея понесутъ убытки. Отвѣтъ на эту аргументацію весьма простой: если тарифъ на уголь будетъ высокій, то сбытъ его уменьшится и количество перевозокъ будетъ такъ незначительно, что сборы съ этихъ перевозокъ тоже не дадутъ чистаго дохода и убытки понесутъ въ этомъ случаѣ не одни лишь акціонеры дороги, но и заводчики; все дѣло разработки Донецкаго угля затормозится и этой, столь важной отрасли нашей производительности, будетъ нанесенъ такой тяжелый ударъ, какой способны наносить только неразумные и неестественные тарифы.

Но такъ какъ съ другой стороны было бы безумно требовать отъ частныхъ капитали-

*) Разница въ тарифахъ $\frac{1}{5}$ и $\frac{1}{60}$ на столько значительна, что каждый миллионъ пудовъ угля, перевозимый по Донецкой дорогѣ, на среднее разстояніе 100 верстъ по тарифу $\frac{1}{5}$, обойдется покупателю на 1,600 р. сер. дороже, чѣмъ если бы онъ перевозился, какъ на прочихъ дорогахъ, по $\frac{1}{60}$ коп.

товъ, чтобы для поощренія отечественной промышленности они безвозвратно и непродолжительно для себя затрачивали десятки миллионовъ, строя бездоходную дорогу, то мы очевидно находимся dans un cercle vicieux, изъ коего только одинъ выходъ, именно тотъ что, на постройку Донецкой дороги должна быть затрачена такая сумма, чтобы сборы за перевозку угля, при возможно низкомъ тарифѣ, покрывали не только расходы эксплуатаціи, но и давали бы чистый доходъ на строительный капиталъ. Весьма естественно, что сумма 44,166 р. мет. безъ реализаціи съ версты Донецкой дороги, исчисленная министерствомъ путей сообщенія, не удовлетворяетъ этому условію и если только эта дорога будетъ построена за эту цѣну или близко подходящую, то не трудно будетъ убѣдиться, что для того, чтобы покрыть расходъ эксплуатаціи и выручить $5\frac{1}{10}\%$ на затраченный капиталъ, потребуется такое огромное количество угля, которое, едва ли, найдетъ сбытъ при тарифѣ $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда.

Ограничиваясь въ настоящее время, той частью Донецкой сѣти, на постройку коей уже производились торги, мы воспользуемся методами, указанными г. Блюхомъ и цифрами, помещенными въ его замѣчательномъ сочиненіи, для изслѣдованія, посредствомъ расчета, хотя бы приблизительнаго, тѣхъ результатовъ, которыхъ можно ожидать отъ эксплуатаціи этой сѣти.

Она состоитъ изъ двухъ линій почти параллельныхъ, изъ коихъ южная, протяженіемъ 191 верста, соединяетъ Криничную станцію Курско-Харьково-Азовской дороги со станціей Звѣрево Козлово-Воронежско-Ростовской дороги; отъ станціи Хоценетовка этой линіи предположена дополнительная линія, длиною 17 верствъ, до станціи Никитовка Курско-Харьково-Азовской дороги. Вторая линія—сѣверная длиною 118 верствъ, соединяетъ станцію Славянскъ Курско-Харьково-Азовской дороги съ Луганскимъ заводомъ, откуда будетъ проведена 3 верстная вѣтвь до рѣки Донца. Къ этой линіи примыкаютъ двѣ вѣтви: одна 7 верствъ длиною, до Бахмута и другая, длиною 27 верствъ, до Лисичанска. Обѣ эти линіи соединены между собой третьей, поперечной, длиною 83 версты, которая проведена отъ Луганскаго завода до станціи Толстой, на 51

верствъ южной линіи. Общее протяженіе сѣти составляетъ, такимъ образомъ, 446 верствъ. Хотя подробныя изысканія, проекты и смѣты составлены только для южной линіи и соединительной линіи отъ Толстой до Луганскаго завода и Донца—на протяженіи 294 верствъ, но торги производились на всю сѣть по общей для ней поверстной цѣнѣ.

Всѣ эти линіи пролегаютъ по залежамъ каменнаго угля и имѣютъ цѣлью доставку этого угля до станцій Славянскъ, Никитовка, Криничная Азовской дороги, до станціи Звѣрево-Ростовской дороги и пристани Донца.—Поэтому и по расположенію этихъ линій, о сквозномъ пробѣгѣ груза по всему протяженію сѣти не можетъ быть и рѣчи и трудно допустить, чтобы полезный пробѣгъ его превосходилъ 100 верствъ, причемъ вагоны будутъ возвращаться обратно большей частью порожними. Наименьшая заявленная на торгахъ строительная цѣна составляетъ 41290 р. металлическихъ или около 47,180 р. кред. съ версты; поэтому, на уплату 5% съ строительнаго капитала и $\frac{1}{10}\%$ на погашеніе, потребуется всего 2,406 руб. 18 к. въ годъ чистаго дохода съ версты.

Повторимъ расчетъ г. Блюха (см. стр. 300 объясн.) съ слѣдующими измѣненіями:

1) Цифры единичныхъ расходовъ по передвиженію, помещенныя въ табличкѣ на 302 стр., введены въ нашъ расчетъ со скидкой 10% , на томъ основаніи, что цифры эти представляютъ средній выводъ эксплуатаціи 41 дороги, что для многихъ дорогъ дѣйствительные расходы значительно меньше средняго и что наконецъ эксплуатація Донецкой дороги, по общему характеру и назначенію ея, должна быть возможно дешевая.

2) Расходъ на топливо, по количеству его, принять такой же какъ и на Риго-Динабургской дорогѣ, получающей сравнительно съ прочими дорогами дешевый уголь, но цѣна его принята не 15 коп. за пудъ, а 10 коп., такъ какъ трудно допустить, чтобы на разсматриваемой нами дорогѣ, уголь обходился дороже 10 коп. за пудъ и тогда цифры 11,35 и 19,81 въ табличкѣ превратятся у насъ въ 7,57 и 13,21.

3) Расходы на нагрузку и выгрузку това-

ровъ приняты на 50% меньше чѣмъ у г. Блюха на томъ основаніи, что нагрузка угля будетъ производиться самими отправителями и на обязанности дороги будетъ лежать, и то въ крайнемъ случаѣ, одна лишь выгрузка его на станціяхъ К. Х. Аз. и Вор.-Ростовской дорогъ.

4) Расходъ на ремонтъ рельсовъ уменьшенъ противъ нормы г. Блюха на 33% въ виду того, что норма эта выведена изъ наблюдений надъ желѣзными рельсами; на Донецкой-же дорогѣ, будутъ уложены стальные рельсы, изнашиваемость коихъ значительно меньше чѣмъ желѣзныхъ.

5) Расчетъ расходовъ администраціи и надзора за путемъ сдѣланы по формулѣ г. Блюха $R=830 \text{ р.} + \frac{70 \times \text{число верст}}{100}$, по со скидкой 10% на основаніи соображеній, приведенныхъ въ п. 1.

6) Составъ пассажирскихъ поѣздовъ, число ихъ и доходность приняты тѣ же, что у г. Блюха, т. е. два поѣзда въ день въ оба конца, съ пробѣгомъ каждый въ 446 верстъ, въ составѣ 19 осей и съ доходомъ 580 р. сер. въ годъ съ версты.

Таблица единичныхъ расходовъ на передвиженіе представится намъ въ слѣдующемъ видѣ:

Статьи расхода.	Пассажирскій поѣздъ.		Товарный поѣздъ.	
	На версту про-бѣга.	На 100 осе-верстъ.	На версту про-бѣга.	На 100 осе-верстъ.
Топливо для паровозовъ	7,57	—	13,21	—
Водоснабженіе	1,30	—	1,64	—
Смазка	1,08	—	1,19	—
„ для вагоновъ	—	3,06	—	3,06
Ремонтъ и возобновленіе паровозовъ	10,80	—	11,88	—
Ремонтъ и возобновленіе вагоновъ	—	28,62	—	23,22
Поѣздная служба и сигналы	9,49	—	9,76	—
Отопленіе и освѣщеніе вагоновъ	—	3,27	—	—

Нагрузка и выгрузка товаровъ	—	—	—	6,82
Возобновленіе рельсовъ	1,33	5,33	1,33	5,33
Возобновленіе шпаль	1,81	—	1,81	—
Итого	33,38	40,28	40,82	38,43

Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ въ день 2×446 , а въ годъ: 325,580 в.

Пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ въ день: 2×100 „ 73,000 в.

Расходъ передвиженія пассажирскихъ поѣздовъ въ годъ въ рубл.: $325580 \times 0,3338 + \frac{325580 \times 19}{100} 0,4028 = 133443 \text{ р. } 95 \text{ к.}$ или на версту дороги въ годъ: 299 р. 20 к.

Расходъ администраціи пассажирскихъ поѣздовъ въ годъ:

$$0,90 \left\{ 70 \frac{325580}{100} 19 \right\} = 38971,93 \text{ р.}$$

или на версту дороги 87,37 р.

Поэтому весь расходъ на пассажирское движеніе съ версты дороги въ годъ = 386 р. 57, а такъ какъ валовой доходъ предположенъ въ 580 р., то чистый доходъ съ пассажирскаго движенія = 193 р. 43 к.

Расходъ передвиженія товарныхъ поѣздовъ въ годъ при составѣ каждого поѣзда въ 80 осей = $73,000 \times 0,4082 + \frac{73000 \cdot 80}{100} 0,3843 = 52241 \text{ р. } 72 \text{ к.}$, а на версту дороги: 117 р. 16 коп.

Расходъ администраціи товарныхъ поѣздовъ въ годъ составляетъ: $0,90 \cdot 70 \frac{73000 \cdot 80}{100} = 36792 \text{ р.}$ а на версту дороги 82 р. 49 к.

Поэтому весь расходъ на товарное движеніе въ годъ = 199 р. 65 к. съ версты.

Для исчисленія дохода, предположимъ, что въ одну сторону всѣ 40 вагоновъ, составляющіе поѣздъ, нагружены каждый 600 пуд., перевозимыхъ по тарифу $\frac{1}{55}$; въ обратныхъ же поѣздахъ нагружено только 4 вагона, каждый 600 пудами по среднему тарифу $\frac{1}{30}$; тогда, при ежедневной отправкѣ одного товарнаго поѣзда съ конца, доходъ товарнаго движенія будетъ = $365 \left\{ \frac{24000 \cdot 100}{55} + \frac{2400 \cdot 100}{30} \right\} =$

188,340 р. въ годъ, а на версту дороги 422,28 рубл.

Такимъ образомъ чистый доходъ товарнаго движенія = 422 р. 28 к. — 199 р. 65 к. = 222 р. 63 к.

Такъ какъ вся выручка движенія должна покрыть:

1) Постоянные расходы по администраціи, т. е. $0,9 \times 830 = 747$ р.

2) Расходы на уплату процентовъ и погашеніе, т. е. . . . 2,406 „ 18 к.

А всего . . . 3,153 р. 18 к.

А пассажирское движеніе даетъ чистаго дохода . . . 193 р. 43 к.

То товарное движеніе должно дать чистаго дохода . . . 2,959 р. 75 к.

а такъ какъ каждые два поѣзда, по одному съ конца даютъ, 222 р. 63 к. чистаго дохода, то должно обращаться ежедневно 13,29 поѣздовъ въ каждую сторону: при такомъ движеніи будутъ достигнуты слѣдующіе результаты:

Сборъ за товарное движеніе:

$365.13,29 \left\{ \frac{24000.100}{55} + \frac{2400.100}{30} \right\} = 2,503.038$ р.

60 к. или на версту дороги . 5612,66

сборъ съ пассажирскаго движенія 580

Валовой поверстный сборъ . 6492 р. 66 к.

Расходы на администрацію по пассажирскому движенію составляютъ на версту дороги . 87 р. 37 к.

Расходы по передвиженію . 299 „ 20 „

Расходъ на передвиженіе товарныхъ поѣздовъ при 13,29 поѣздахъ въ каждую сторону составитъ $13,29 \times 117,16 = 1556$ р. 62 к. съ версты дороги.

Расходъ на администрацію по товарному движенію составитъ . . . $13,29 \times 82,59 = 1096$ р. 29 к. съ версты.

Постоянные расходы на администрацію 747 р. — к.

А всѣ расходы по эксплуатаціи 3786 р. 48 к.

За симъ, чистый доходъ составитъ 2,406 р. 18 к., т. е. сумму нужную для уплаты $5\frac{1}{10}\%$ на

весь строительный капиталъ. Какъ сказано выше, для достиженія этихъ результатовъ потребуется обращеніе въ день 13,29 поѣздовъ въ каждую сторону, въ составѣ 40 вагоновъ каждый, при среднемъ пробѣгѣ каждаго поѣзда въ 100 верстъ,

Выполненіе этого движенія, съ точки зрѣнія администраціи, времени для оборота поѣздовъ, числа станцій для скрещеній и проч. не представляетъ никакихъ затрудненій, такъ какъ каждая изъ 3 линій, составляющихъ Донецкую сѣть будетъ, по всей вѣроятности, имѣть, каждая, свое самостоятельное движеніе, при чемъ на линіяхъ сѣверной и южной, движеніе, нужно думать, распредѣлится еще на два участка, по каждой линіи, примѣрно отъ середины ихъ къ станціямъ Курско-Харьково-Азовской дороги въ одну сторону и къ станціямъ Воронежской дороги въ другую; такъ что вмѣстѣ съ соединительной линіей Толстая—Луганскій заводъ, движеніе будетъ производиться на 5 независимыхъ другъ отъ друга участкахъ, протяженіемъ отъ 70 до 100 верстъ каждый и на каждомъ такомъ участкѣ будетъ обращаться, по приведенному выше расчету, около $5\frac{1}{2}$ товарныхъ поѣздовъ въ сутки и два пассажирскихъ. Выполненіе этого движенія не представляетъ никакихъ затрудненій, съ точки зрѣнія администраціи, личного состава и устройствъ дороги и можетъ производиться съ весьма ограниченными эксплуатационными расходами; но осуществленіе его представляется въ совершенно другомъ видѣ; если обратить вниманіе на количество грузовъ, которое должно быть предъявлено къ отправкѣ съ предположенными выше поѣздами.

При отправкѣ 13,29 поѣздовъ, въ одну сторону, въ составѣ каждый 40 вагоновъ, при полномъ грузѣ 24,000 пудовъ, годовая отправка угля изъ Донецкаго края составитъ: 117.424,000 пудовъ! Изъ свѣдѣній, помѣщенныхъ въ № 61 «Вѣстника» усматривается, что въ 1874 г. на 37 русскихъ дорогахъ израсходовано 18.573,220 пуд. угля и 413,610 куб. саж. дровъ; если допустить, что съ окончаніемъ постройки Донецкой сѣти, дровяное отопленіе будетъ на *всѣхъ* дорогахъ замѣнено донецкимъ утлемъ, что тѣ 18.573,220 пуд., которые теперь частью получаютъ изъ загра-

ницы, а частью добываются изъ залежей, расположенныхъ вдоль Воронежской и Азовской дорогъ, будутъ добываться изъ залежей расположенныхъ вдоль новыхъ линий и наконецъ, что дороги-потребители его не затруднятся приплачивать по 1,600 р. на каждый миллионъ пудовъ донецкаго угля, вслѣдствіе введенія тарифа $\frac{1}{55}$ вмѣсто нынѣ дѣйствующаго тарифа $\frac{1}{60}$, то и тогда, считая 100 пуд. угля на 1 куб. саж. дровъ, сбытъ донецкаго угля для желѣзныхъ дорогъ всей имперіи не превзойдетъ 59.936,000 пуд. въ годъ, т. е. около половины того количества, отправка коего необходима для существованія Донецкой сѣти въ нынѣ запроектированномъ ея видѣ, безъ обремененія государственнаго казначейства и акціонеровъ.

Мы не думаемъ, чтобы парходныя общества и частныя потребители могли бы предъявить требованіе на остальные 58.000,000 пудовъ, и если даже Донецкой дорогѣ такъ-бы посчастливилось, что она дѣйствительно имѣла-бы сбытъ для всѣхъ 117 миллионвъ пудовъ составляющихъ *conditio sine qua non* ея преуспѣянія, то ей наврядъ ли удалось бы воспользоваться улыбающимся счастьемъ, такъ какъ при нынѣшнемъ положеніи горнаго дѣла на Дону, едва ли тамошніе заводчики въ состояніи добывать 117 мил. пудовъ въ годъ.

Цифра 117 мил., выведенная изъ нашего расчета, не можетъ казаться преувеличенной; это подтверждается общими результатами исчисленія, которые представляются весьма умѣренными и вообще нормальными, какъ относительно доходовъ, такъ и расходовъ эксплуатаціи, а также и сравненіемъ съ результатами исчисленій г. Блюха; въ нихъ сдѣлано предположеніе, что пробѣгъ каждаго пуда угля составитъ 555 верстъ, т. е. будетъ $5\frac{1}{2}$ разъ больше чѣмъ въ нашемъ расчетѣ и что уголь объѣдетъ всю сѣть и несмотря на это предположеніе, г. Блюхъ, при тарифѣ $\frac{1}{60}$ к. нашель цифру 72.000,000 пуд. въ годъ которая при тарифѣ $\frac{1}{55}$ доходитъ до 105 мил., хотя норма расходовъ, принятая г. Блюхомъ, какъ было сказано выше, больше нашей. Принятый нами 100 верстный пробѣгъ угля будетъ въ дѣйствительности меньше, какъ въ этомъ

легко убѣдиться изъ простаго обзора прилагаемой при семъ карты.

Потребность подвижнаго состава опредѣляется какъ слѣдуетъ:

пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ.	2.365.446 в.	=	325,580 в.
пробѣгъ товарныхъ паровозовъ.	2.365.13,29,100	=	970,170
пробѣгъ паровозовъ на маневрахъ	25% всего количества	= 323.937
Итого		1.619,687 в.

Принимая средній пробѣгъ 27,000 верстъ въ годъ получится потребность паровозовъ: 60 штукъ. Пробѣгъ вагоновъ составитъ: 365. 2. 13,29.40.100=38.806,800 в. Принимая средній пробѣгъ вагона въ годъ 30,000 верстъ, получится потребность вагоновъ 1293 вагона.

Все сказанное нами приводитъ ясно къ тому заключенію, что постройка Донецкой сѣти, въ томъ видѣ въ какомъ она теперь предположена, т. е. съ затратой на нее свыше 21.000,000 р. с. кред., изъ коихъ 15.750,000, составляютъ вкладъ въ это дѣло правительства, а 5.250,000 представляютъ частный, акціонерный капиталъ, повлечетъ за собой новый расходъ государственнаго казначейства въ размѣрѣ около 1.071,000 руб. кред. въ годъ на уплату процентовъ по облигаціямъ и акціямъ, каковой расходъ можетъ увеличиться еще приплатой на покрытіе дефицитовъ эксплуатаціи, такъ какъ расчетъ, подобный изложенному выше, показываетъ, что расходы эксплуатаціи покроются сборомъ за перевозку только тогда, когда пассажирское движеніе дастъ 580 р. с. выручки съ версты въ годъ, а количество перевозокъ составитъ 18.817,000 пуд. угля и 1.817,000 обратныхъ грузовъ перевозимыхъ по тарифу $\frac{1}{30}$ к.; каждое увеличеніе перевозокъ сверхъ этого количества 8.800,000 пудами угля и 880,000 пуд. товаровъ можетъ дать чистаго дохода не свыше 222 р. съ версты, при чемъ средній пробѣгъ для грузовъ долженъ быть не менѣе 100 верстъ.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что потерю правительствомъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ по одному съ лишнимъ миллиону въ годъ, слѣдовало бы считать съ избыткомъ вознагражденной, если бы она въ значительной мѣрѣ способствовала разработкѣ и сбыту

тѣхъ неисчерпаемыхъ богатствъ, которыя кроются въ недрахъ земли Донской; но какъ бы ни былъ желателенъ такой исходъ изъ положенія въ которое государственное казначейство будетъ поставлено съ перваго дня открытія работъ по Донецкой дорогѣ, онъ предвидится не скоро и мы думаемъ, что затрата этихъ 21 милліона р. сер. почти что *à fonds perdus*, едвали осуществить тѣ блестящія надежды, которыя возлагаются на Донецкую дорогу, какъ патриотическими чувствами всей страны, такъ и болѣе матеріальными соображеніями Донскихъ землевладѣльцевъ и горнозаводчиковъ.

Мы повторяемъ, что Донецкая дорога только въ такомъ случаѣ можетъ рассчитывать на усиленное производство угля, если цѣна угля перевозимаго и доставляемаго ею на Азовскую и Ростовскую дороги будетъ возможно низкая и по возможности равна той цѣнѣ, которую теперь платятъ за уголь добываемый около этихъ дорогъ; для этого нужно, чтобы перевозка угля въ предѣлахъ Донецкой дороги производилась бы по возможно низкому тарифу, скорѣе меньшему чѣмъ нормальный тарифъ $\frac{1}{60}$ и ни въ какомъ случаѣ не превышающему его. Понятно, что при затратѣ 21 мил. р. с. это не мыслимо и мы доказали, что даже при тарифѣ $\frac{1}{30}$ вывозъ угля долженъ дойти до громадной цифры свыше 117 мил. пуд. въ годъ для того, чтобы эта затрата вознаградилась. Но при этомъ тарифѣ сбытъ угля встрѣтитъ большія затрудненія, производство его не получитъ, поэтому, того развитія, которое составляетъ единственную исключительную цѣль такой затраты и Донецкій уголь не въ состояніи будетъ вытѣснить, даже на близкихъ къ нему дорогахъ, какъ напримѣръ Одесская, Силезійскій уголь, который съ 1876 г. будетъ введенъ на всей Одесской дорогѣ и обойдется ей отъ 9 до 10 к. за пудъ; за примѣромъ Одесской дороги, безъ сомнѣнія, послѣдуетъ и Кіево-Брестская дорога, которая можетъ получать тотъ же уголь по той же цѣнѣ на конечной своей станціи въ Радзивиловѣ.

Къ сожалѣнію, все сказанное нами не однѣ лишь опасенія и предположенія, могущія и не сбыться: оно является дѣйствительностью

которую мы вправѣ считать уже совершившимся фактомъ; торги, основанные на злополучномъ проектѣ въ 44.166 руб. сер. съ версты, уже состоялись и требуется только окончательный выборъ лица, коему будетъ поручено возможно скорое израсходование 21 мил. руб. сер. Поэтому, на страницахъ нашего бюджета скоро будетъ красоваться новая цифра, свыше 1,070.000 руб. сер. въ группѣ тѣхъ краснорѣчивыхъ цифръ, которыя ежегодно являются въ графѣ расходовъ, чтобы свидѣтельствовать и постоянно напоминать намъ о тѣхъ неисправимыхъ ошибкахъ и промахахъ, коими сопровождалось сооруженіе нашей желѣзно-дорожной сѣти. Весьма близка и та минута, когда на Донецкій край снова распространится, со всей силой старой, только временно забытой привычки, все тормозящая и заѣдающая апатія, которая всегда является неизбѣжной реакціей послѣ разочарованій и обманутыхъ надеждъ. Каменно-угольная же дорога на многія лѣта останется дорогимъ памятникомъ, указывающимъ молодому поколѣнію какъ въ 1875 г. въ Россіи составлялись проекты желѣзныхъ дорогъ, какъ тщательно и добросовѣстно изучались, лицами занимающимися исключительно этимъ дѣломъ, всѣ тѣ разносторонніе вопросы, отъ правильнаго обсужденія коихъ зависитъ все достоинство проекта, а также съ какимъ олимпійскимъ хладнокровіемъ и самоувѣренностію эти-же лица, однимъ взмахомъ пера и нѣсколькими чертами рейсфедера, рѣшаютъ самыя трудныя экономическія вопросы, имѣющіе великое государственное значеніе, ни мало не заботясь о томъ, соответствуетъ ли ихъ рѣшеніе всѣмъ требованіямъ задачи и не отдавая себѣ даже отчета хорошо ли они поняли то, за чѣмъ, къ сожалѣнію, обращались къ ихъ мнимымъ познаніямъ и наукѣ. Неужели при составленіи проекта Донецкой дороги не были сдѣланы тѣ несложные элементарные расчеты, въ родѣ приведенныхъ нами выше, которые неминуемо привели бы къ заключенію о полной несостоятельности проекта? а если авторы его не нашли нужнымъ самолично заняться этимъ, то неужели они не обратили вниманія на исчисленіе, произведенное г. Блюхомъ и по-

мѣщенное въ концѣ его книги? Мы не смѣемъ дать мѣста послѣднему предположенію какъ вслѣдствіе интереса, который эта книга представляетъ для всѣхъ близко стоящихъ къ желѣзнодорожному дѣлу, такъ и особенно въ виду того, что г. министръ путей сообщенія, по достоинству оцѣнивъ сочиненіе г. Блюха, нашелъ даже нужнымъ назначить особую комиссію для изученія нѣкоторыхъ изъ затронутыхъ имъ вопросовъ; поэтому, игнорированіе, со стороны составителей проекта, результатовъ исчисленія г. Блюха, изъ которыхъ непосредственно вытекаетъ, что запроектированная ими строительная цѣна Донецкой дороги не соответствуетъ ея доходности, — мы можемъ приписать только полному непониманію ими прочитаннаго и совершенному незнакомству съ тѣми условіями, которымъ должна удовлетворять эта дорога.

Мы ни одной минуты не задумались бы признать сказанный проектъ вполне цѣлесообразнымъ и заслуживающимъ полнѣйшаго одобренія, если бы были убѣждены въ томъ, что нѣтъ никакой возможности построить каменно-угольную дорогу дешевле и что утвержденный для исполненія проектъ есть единственный возможный, при тѣхъ условіяхъ которыя представляетъ Донецкая дорога; но тѣ свѣдѣнія и данныя, которыя намъ удалось собрать объ этомъ проектѣ, приводятъ насъ къ діаметрально-противуположному убѣжденію и доказавъ уже цифрами, что проектированная строительная цѣна этой дороги слишкомъ высока, сообразно съ возможнымъ по ней движеніемъ, мы постараемся еще доказать, что имѣется полная возможность построить эту дорогу за цѣну гораздо низшую и рассмотримъ, наконецъ, какія были бы послѣдствія для этого предпріятія отъ уменьшенія строительнаго капитала.

II.

Какъ уже было сказано въ началѣ настоящей статьи, каменноугольная Донецкая дорога состоитъ изъ трехъ отдѣльныхъ линій, длинной 191, 83 и 118 верстъ, съ боковыми вѣтвями на Никитовку, Бахмутъ, Лисичанскъ и къ пристани у сѣвернаго Донца, длиною

въ общей сложности 54 версты. Всѣ эти линіи имѣютъ цѣлью облегчить доставку угля изъ мѣста добычки его къ станціямъ двухъ большихъ дорогъ, соединяющихъ среднюю полосу Имперіи съ югомъ, и относительно ихъ Донецкая сѣтъ является группой отдѣльныхъ, независящихъ другъ отъ друга, питательныхъ вѣтвей, при чемъ, какъ уже было замѣчено нами, линіи Славянскъ—Донецкая пристань и Криничная—Звѣрево, слѣдуетъ разсматривать какъ состоящія каждая изъ двухъ частей, изъ коихъ одна, питательная вѣтвь для Курско-Харьково-Азовской дороги, а другая для Козлово-Воронежско-Ростовской дороги. Пролегая по мѣстности малонаселенной, не встрѣчая ни на оконечностяхъ своихъ, ни на всемъ своемъ протяженіи, ни одного большого города, ни одного административнаго, коммерческаго или промышленнаго центра, каждая изъ линій сѣти можетъ расчитывать только на весьма ограниченное пассажирское движеніе, доходность коего едва ли превзойдетъ на всей сѣти доходность Грязе-Царицынской дороги, т. е. составить не болѣе 580 р. с. съ версты или около 25% средней доходности пассажирскаго движенія на прочихъ русскихъ дорогахъ. По этимъ же соображеніямъ привозъ товаровъ съ сосѣднихъ дорогъ на линіи Донецкой сѣти, будетъ незначительный и составитъ, главнымъ образомъ, изъ того небольшого количества, мануфактурныхъ, бакалейныхъ и проч. товаровъ, которое необходимо для удовлетворенія второстепенныхъ и, поэтому, скромныхъ потребностей населенія сравнительно бѣднаго, преимущественно рабочаго, и находящаго на мѣстѣ самья для него существенныя предметы потребленія. Поэтому Донецкая дорога, какъ это и говоритъ само названіе ея, официально утвержденное, будетъ перевозить почти исключительно каменный уголь и изъ этого назначенія ея легко выяснитъ тѣ условія, которымъ долженъ удовлетворять проектъ ея сооруженія.

Условія эти, или такъ сказать программа проекта, основывается на слѣдующихъ особенностяхъ угля, какъ статья перевозки: 1) уголь имѣетъ самъ по себѣ весьма незначительную стоимость, но вслѣдствіе громадности его потребленія, малѣйшее приращеніе этой стоимо-

сти неминуемо отзывается на условиях спроса на него со стороны потребителей, особенно же у насъ въ Россіи, гдѣ каменный уголь долженъ выдерживать конкуренцію съ дровянымъ топливомъ, въ настоящее время еще крайне дешевымъ. Поэтому, все накладные расходы по производству угля должны быть крайне умеренны, въ особенности же расходы по перевозкѣ его, которые и безъ того возрастаютъ съ увеличеніемъ разстоянія отъ мѣста добычки до мѣста потребленія его. Изъ этого слѣдуетъ, что тарифъ на перевозку угля долженъ быть по возможности низкій. 2) Уголь какъ предметъ перевозки, является однимъ изъ самыхъ удобныхъ для перевозки товаровъ, такъ какъ онъ перевозится всегда въ большихъ партіяхъ, грузится въ навалку, не нуждается въ укупокѣ, не подверженъ дѣйствію атмосферныхъ вліяній и допускаетъ, поэтому, весьма значительныя упрощенія всехъ тѣхъ манипуляцій, со стороны перевозящей дороги, которыя предшествуютъ операциі перевозки его и заканчиваютъ ее. Поэтому, перевозка угля по желѣзной дорогѣ обходится дорогѣ дешевле, чѣмъ перевозка другихъ товаровъ, вслѣдствіе уменьшенія расходовъ на загрузку, выгрузку и взвѣшивание его, а также расходовъ по содержанию личнаго состава той части станціонной службы, которая производитъ пріемъ, охраненіе, учетъ, отправку и выдачу товаровъ.

Сама программа для проекта можетъ быть формулирована слѣдующимъ образомъ:

- 1) Каменноугольная дорога, имѣющая перевозить почти исключительно только уголь по весьма низкому тарифу, должна быть построена съ возможно ограниченной денежной затратой, которая во всякомъ случаѣ должна быть меньше тѣхъ затратъ, которыя дѣлаются на постройку другихъ дорогъ, имѣющихъ удовлетворять болѣе сложнымъ требованіямъ оживленнаго пассажирскаго движенія и перевозки разнородныхъ, болѣе цѣнныхъ товаровъ.
- 2) На каменоугольной дорогѣ не встрѣчается надобности во всехъ тѣхъ устройствахъ и приспособленіяхъ, которыя на другихъ дорогахъ необходимо нужны, какъ для удобства многочисленной путешествующей публики, такъ и для пріема, хранения и отправки товаровъ и должно быть устранено все то, что имѣетъ

характеръ роскоши и не необходимо для правильной и безопасной эксплуатаціи.

3) Изъ приведеннаго выше расчета движенія по Донецкой дорогѣ усматривается, что сообразно съ расположеніемъ отдѣльныхъ ея составныхъ линій, перевозка по ней угля можетъ быть доведена до 117 милліоновъ пудовъ въ годъ, при обращеніи не болѣе $5\frac{1}{3}$ поѣздовъ въ сутки на каждомъ изъ ея участковъ; а такъ какъ на участкахъ въ одинъ путь, при среднемъ разстояніи станцій около 20 верстъ, движеніе можетъ быть безъ всякихъ затрудненій, усилено до 12 — 15 поѣздовъ въ сутки, то при устройствѣ Донецкихъ линій въ одинъ путь, перевозка по нимъ угля можетъ быть доведена до 300 милліоновъ пудовъ въ годъ; въ виду того, что такой громадный сбытъ угля предвидится не скоро — Донецкая линія должна быть построена въ одинъ путь и устройство мостовыхъ устройствъ и быковъ для двухъ путей представляло бы затрату преждевременную и совершенно непроизводительную.

4) Изъ того, что было выше сказано о каменномъ углѣ, какъ предметѣ перевозки, усматривается, что для пріема, загрузки и отправки угля не требуется никакихъ особенныхъ устройствъ и приспособленій и поэтому загрузка угля можетъ производиться и внѣ станцій, лишь бы тамъ имѣлись запасные пути для постановки вагоновъ подъ загрузку.

На этомъ основаніи, при назначеніи станцій на Донецкой дорогѣ, необходимо имѣть въ виду, чтобы разстояніе между ними соответствовало какъ требованіямъ предположеннаго выше движенія, такъ и удобствамъ пассажирскаго движенія; при движеніи до 15 поѣздовъ на каждомъ участкѣ въ сутки и перевозкѣ до 300.000.000 пуд. въ годъ, среднее разстояніе между станціями около 20 верстъ, вполне достаточно, при чемъ на каждой такой станціи должно быть пассажирское зданіе и обеспеченное водоснабженіе. Общее число новыхъ станцій для Донецкой сѣти составитъ тогда 19 новыхъ станцій, въ томъ числѣ и Кричицкая и 3 станціи общія съ сосѣдними дорогами, т. е. Никитовка, Славянскъ и Звѣрево. Это среднее, нормальное число станцій вполне достаточно для ожидаемаго на сѣти пассажирска-

движенія и если для бѣльшого удобства горнозаводчиковъ и усиленія перевозки угля, окажется необходимость въ увеличеніи числа мѣстъ нагрузки, то въ такомъ случаѣ достаточно будетъ устроить между каждыми двумя станціями запасный путь для постановки вагоновъ; въ устройствѣ тамъ новой станціи, со всѣмъ ея хозяйствомъ, надобности не имѣется, такъ какъ грузка угля производится самими отправителями; составленіе же документовъ и расчетъ перевозки долженъ составляться на ближайшей станціи, какъ это теперь дѣлается на многихъ дорогахъ, которыя разрѣшаютъ товарохозяевамъ грузить товаръ на полустанціяхъ, не открытыхъ для товарнаго движенія.

Распоряженія же о своевременной постановкѣ на эти пути вагоновъ и сборкѣ ихъ проходящими поѣздами, должно быть возложено на одну изъ сосѣднихъ станцій, что при разстояніи отъ станціи до полустанціи не свыше 10 верстъ весьма удобно и нисколько не обременительно.

5) Число жилыхъ помѣщеній на станціяхъ Донецкой дороги должно быть меньше чѣмъ на прочихъ дорогахъ, такъ какъ контингентъ служащихъ будетъ гораздо меньше, вслѣдствіе тѣхъ значительныхъ сокращеній, которыя сдѣлаются возможнымъ въ личномъ составѣ товарной службы, составляющемъ обыкновенно отъ 65% до 75% всего личнаго состава станціонной службы.

6) Подвижной составъ дороги долженъ быть запроектированъ на основаніи самыхъ точныхъ расчетовъ ожидаемаго на дорогѣ движенія, такъ какъ безъ этихъ расчетовъ весьма легко возможны ошибки, послѣдствіемъ коихъ явится поставка подвижнаго состава въ слишкомъ маломъ или въ слишкомъ большомъ количествѣ; въ первомъ, случаѣ дорога не будетъ въ состояніи удовлетворять всѣмъ требованіямъ отправителей, а это можетъ весьма губительно отозваться на интересахъ горнозаводчиковъ и всего горнаго дѣла на Дону; во второмъ же случаѣ, стропильный капиталъ дороги безъ всякой пользы увеличится и доходность ея отъ этого уменьшится.

Выборъ-же типа паровозовъ не представляетъ никакихъ затрудненій, въ виду тѣхъ

результатовъ, которые въ настоящее время выработаны желѣзнодорожной практикой и которые указываютъ, что большинство эксплуатационныхъ расходовъ растетъ съ увеличеніемъ числа поѣздовъ, что при данномъ движеніи, равносильно съ уменьшеніемъ ихъ состава; отсюда вытекаетъ непосредственно аксіома, формулированная, если не ошибаемся, французскимъ инженеромъ Флаша, что малые тарифы возможны только при большихъ, сильныхъ паровозахъ.

Аксіома эта тѣмъ болѣе примѣнима къ Донецкой дорогѣ, что на всѣхъ участкахъ ея встрѣчаются довольно значительные и длинные подъемы.

Поэтому, мы полагаемъ, что движеніе на этой дорогѣ должно производиться посредствомъ 40 тонныхъ 8 колесныхъ паровозовъ, употребленіе коихъ при существующей у насъ системѣ верхняго строенія и 5 дюймовыхъ рельсахъ, не встрѣчаетъ никакихъ серьезныхъ препятствій и признано во всей западной Европѣ вполне цѣлесообразнымъ.

7) Наконецъ, при составленіи проекта Донецкой дороги, должно имѣть въ виду еще то обстоятельство, что наше правительство, придавая этой дорогѣ особенно важное значеніе, безъ всякаго сомнѣнія съ полной готовностью даруетъ и ей тѣ льготы и преимущества, въ которыхъ оно не отказываетъ другимъ строящимся и уже эксплуатируемымъ дорогамъ, во многихъ отношеніяхъ, менѣе въ нихъ нуждающимся, нежели Донецкая.

Какъ видитъ читатель, программа эта не представляетъ ничего новаго и есть только сводъ тѣхъ данныхъ, коими руководствовались въ западной Европѣ при постройкѣ каменно-угольныхъ и другихъ дорогъ, имѣющихъ одинаковый характеръ и назначеніе какъ Донецкая; таковы напр. бѣльшая часть бельгійскихъ дорогъ и многія дороги въ Англіи, Франціи и Германіи. Построенныя въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ, съ затратой весьма ограниченного, основнаго капитала, дороги эти, а равно всѣ находящіяся на нихъ станціи, искусственныя сооруженія и прочія устройства, приводились въ тотъ совершенно законченный и изящный видъ, который онѣ теперь имѣютъ, только постепенно, посредствомъ ежегодныхъ улучшеній и перестроекъ, размѣры коихъ

всегда строго соображались съ тѣми суммами, которая возможно было отчислать для этой цѣли отъ чистой прибыли дорогъ.

Но такое отчисленіе сдѣлалось возможнымъ именно потому только, что первоначальный строительный капиталъ былъ сравнительно не большой и проценты на него съ избыткомъ покрывались доходами эксплуатаціи. Время и нынѣшнее состояніе этихъ дорогъ доказали, что первоначальные руководители этихъ предприятий не ошиблись въ своихъ расчетахъ и совершенно вѣрно поняли какъ назначеніе построенныхъ ими дорогъ, такъ и раціональнѣйшій способъ ихъ сооруженія.

Обратимся теперь къ проекту министерства путей сообщенія для Донецкой дороги и проверимъ на сколько онъ удовлетворяетъ требованіямъ изложенной выше программы, а если онъ представляетъ отступленія отъ нея, то постараемся вычислить ихъ вліяніе на стоимость дороги. Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ въ нашемъ распоряженіи полнаго проекта этой сѣти и поэтому должны ограничиться изслѣдованіемъ лишь тѣхъ данныхъ, которые заключаются въ тѣхъ немногихъ официальныхъ документахъ, съ которыми намъ удалось познакомиться.

Документы эти слѣдующіе: *различная и техническая вѣдомость Донецкой каменноугольной желѣзной дороги съ вѣтвями Луганскою и Никитовскою и техническія условія по сооруженію и эксплуатаціи Донецкой каменноугольной желѣзной дороги съ вѣтвью къ Луганскому заводу*. Кроме того, мы имѣли случай видѣть двѣ пояснительныя записки, составленныя въ министерствѣ путей сообщенія: въ одной изъ нихъ изложена разница, существующая между нынѣ утвержденнымъ проектомъ, по которому должна строиться дорога и проектомъ, представленнымъ министерствомъ путей сообщенія въ комитетъ министровъ 21 мая 1873 года съ приложеніемъ поименованныхъ выше техническихъ условій; въ другой же запискѣ, озаглавленной: *сравненіе поперстной стоимости Донецкой каменноугольной желѣзной дороги съ поперстной стоимостью другихъ дорогъ, построенныхъ на основаніи концессій, выданныхъ въ 1871 и 1872 годахъ*, излагаются тѣ соображенія, на основаніи ко-

ихъ поперстная стоимость Донецкой дороги запроектирована на 5 до 15 тысячъ руб. сер. дорожке, чѣмъ стоимость дорогъ Лозово-Севастопольской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Ростово-Владикавказской и Знаменско-Николаевской.

Изъ этихъ документовъ самымъ подробнымъ и для нашей цѣли болѣе всего пригоднымъ является, *различная вѣдомость* и поэтому, мы рассмотримъ каждую отдѣльную главу ея, а гдѣ это окажется нужнымъ, мы дополнимъ заключающіяся въ ней данныя тѣми свѣденіями, которые имѣются въ прочихъ, поименованныхъ нами, документахъ. Прежде всего намъ необходимо оговорить, что эта различная вѣдомость составлена только для одной части Донецкой сѣти, т. е. всего для 294 верстъ, но такъ какъ исчисленная по этой вѣдомости поперстная строительная цѣна (44,166 р. 66 к. безъ реализаціи) была принята на торгахъ какъ поперстная плата за постройку всей разсматриваемой сѣти, то въ исчисленіяхъ нашихъ, обнимающихъ всю 446 верстную дорогу, мы будемъ руководствоваться единичными цѣнами, принятыми въ означенной различной вѣдомости.

Глава I. *Отчужденіе земель*: для каждой версты дороги, независимо отъ станцій, предположено отчужденіе въ размѣрѣ 6 десятинъ, т. е. отчужденіе полосы шириною въ 28,8 саж.; на всѣхъ другихъ дорогахъ, при отчужденіи подъ полотно для двухъ путей, средняя полоса отчужденія принимается въ 24 саж.; здѣсь же, для дешевой каменноугольной дороги, которая должна строиться подъ одинъ путь и гдѣ укладка втораго пути можетъ понадобиться только тогда, когда перевозка угля превзойдетъ 300000000 пудовъ (!), отчужденіе не только дѣлается подъ два пути, но еще на цѣлую десятину больше чѣмъ на всѣхъ другихъ дорогахъ, а отъ этого расходъ отчужденія увеличивается на 75 р. с. съ версты. Мы думаемъ, что на основаніи п. 1, 2 и 3 нашей программы, рѣшительно нѣтъ никакой надобности теперь же затрачивать капиталъ на отчужденіе полосы, которая понадобится только въ самомъ неопредѣленномъ, и во всякомъ случаѣ не близкомъ будущемъ и что отчужденіе земли подъ одинъ путь гораздо болѣе

соотвѣтствуетъ характеру дороги. При земляныхъ работахъ, въ количествѣ 3656 куб. саж. на версту, средняя ширина полосы, занятой подъ устройство полотна, въ одинъ путь, опредѣляется въ 10,42 саж., а съ прибавкой 4 саж. на бермы, какъ это требуетъ § 4 техническихъ условій, — въ 14,42 саж. или круглымъ счетомъ въ 15 саж., что составляетъ на версту дороги 3,15 десятины или 2,85 десятины меньше чѣмъ предполагено въ проектѣ; при цѣнѣ 75 р. с. за десятину это составитъ сбереженіе 213 р. 75 к. съ версты или 95,332 р. 50 к. на всю дорогу въ 446 верстѣ.

Глава II. *Устройство землянаго полотна.*
Не зная продольной профили дороги, мы не можемъ опредѣлить на сколько разсчитливо запроектированы работы, обозначенныя въ ст. I этой главы, т. е. земляныя работы собственно подъ полотно. Но изъ техническихъ условій и первой изъ поименованныхъ выше пояснительныхъ записокъ, мы видимъ, что нынѣ утвержденная профиль представляетъ нѣкоторыя улучшенія противъ профили, составленной въ 1873 г., каковыя улучшенія заключаются въ уменьшеніи длины сплошныхъ подъемовъ, при чемъ однакожь длина подъемовъ оставлена довольно значительная, а именно для подъемовъ 0,008, она допущена теперь 5 верстѣ вмѣсто прежнихъ 6½ верстѣ, а для подъемовъ въ 0,01 въ 4 версты, вмѣсто допущенныхъ прежде 5,2 верстѣ. Конечно, въ интересахъ эксплуатаціи желательнаго уменьшеніе подъемовъ, но если принять во вниманіе, что такія улучшенія профили влекутъ всегда за собой значительное увеличеніе земляныхъ работъ и что въ концѣ концовъ длина подъемовъ оставлена всетаки довольно значительная, то цѣлесообразность этихъ измѣненій покажется весьма сомнительной, особенно если припомнимъ, что по нашимъ предположеніямъ на Донецкой дорогѣ будутъ работать 8 колесные тяжелые паровозы.

По статьѣ 2-ой этой же главы назначено 70,400 р. с. на устройство полотна подъ 19 новыхъ станцій и увеличеніе двухъ уже существующихъ станцій Курско-Харьково-Азовской и Козлово - Воронежско - Ростовской дорогъ. Мы уже указали въ нашей программѣ и еще обстоятельнѣе докажемъ въ статьѣ станціон-

ныхъ построекъ, что число 19 новыхъ станцій и трехъ существующихъ вполне достаточно для движенія предположеннаго нами повсѣмъ 446 верстамъ Донецкой дороги; по этому къ цифрѣ 70,400 р. с. намъ нужно только прибавить 4,800 р. с. для 3,000 куб. саж., которыя по аналогіи мы предполагаемъ нужными для увеличенія станція Славянскъ и тогда получится цифра 75,200 р. с. на земляныя работы подъ станціи, что при 446 верстахъ, составляетъ около 168 руб. с. вмѣсто предположенныхъ 240 р. с. или на 72 р. с. съ версты меньше.

По 3 статьѣ этой главы, наконецъ, назначена сумма 150 р. с. на версту дороги для исполненія работъ, указанныхъ во 2 пунктѣ § 6 техническихъ условій и которыя состоятъ въ наружной отдѣлкѣ откосовъ, выемокъ и канавъ, въ обдерновкѣ и посѣвкѣ ихъ. Работы эти, безъ всякаго сомнѣнія, весьма полезны, но далеко не необходимы; лучшимъ доказательствомъ этому служить то, что многія сотни, если не тысячи верстѣ нашихъ дорогъ, преимущественно на югѣ, гдѣ вообще почва глинистая, твердая, существуютъ многіе годы безъ всякой отдѣлки откосовъ, не подвергаясь вслѣдствіе этого никакимъ поврежденіямъ и не причиняя, поэтому, никакихъ особыхъ расходовъ на ремонтъ и содержаніе. Мы повторяемъ, что такая отдѣлка откосовъ вещь весьма полезная и должна дѣлаться всегда тамъ, гдѣ лишняя сотня рублей или двѣ, затраченныя на постройку дороги, не имѣютъ никакого значенія. Но въ данномъ случаѣ условія совершенно другія и подобная затрата должна быть допущена лишь въ такомъ случаѣ, если это необходимо по свойствамъ грунта, требующаго искусственнаго укрѣпленія. Между тѣмъ, ни въ техническихъ условіяхъ, ни въ разцѣнкѣ никакихъ указаній на это не имѣется, а, напротивъ того, изъ разцѣночной вѣдомости видно, что третья часть земляныхъ работъ будетъ производиться въ каменистыхъ грунтахъ, т. е. въ такихъ грунтахъ, которые не требуютъ никакихъ укрѣпленій. Мы поэтому расположены думать, что этотъ расходъ (150 р. с. съ версты дороги) внесенъ въ разцѣночную вѣдомость только для соблюденія однообразія этой вѣдомости съ подобными же

вѣдомостями для прочихъ дорогъ; но такъ какъ Донецкая дорога весьма рѣзко отличается отъ этихъ дорогъ и не имѣется никакого основанія думать, что эти работы вызваны дѣйствительной необходимостью, то мы полагаемъ, что расходъ этотъ можетъ быть сокращенъ на 125 р. с.; остается такимъ образомъ 25 р. с. съ версты или 11,150 р. с. на всю дорогу, на случай какихъ либо непредвидѣнныхъ, дѣйствительно нужныхъ работъ этой категоріи.

Всего затѣмъ по этой главѣ возможно сократить расходъ на 197 р. с. съ версты;

Глава III. По статьямъ 1, 2, 4, 5 этой главы на устройство чугунныхъ и каменныхъ трубъ и каменныхъ опоръ для мостовъ исчислена сумма 470,992 руб., въ томъ предположеніи, что согласно первой изъ указанныхъ нами пояснительныхъ записокъ, *всѣ трубы и каменная опоры всѣхъ мостовъ будутъ устроены на два пути.* Выше мы указывали уже, что не имѣется никакихъ основаній теперь же дѣлать значительныя затраты для исполненія этого предположенія, такъ какъ къ устройству втораго пути можетъ быть приступлено только тогда, когда сумма перевозокъ по Донецкой сѣти превзойдетъ 300 милл. пудовъ. Это имѣлось въ виду при составленіи проекта 1873 года и § 9 приложенныхъ къ нему техническихъ условій начинался слѣдующи словами:

Всѣ трубы и мосты могутъ быть построены подъ одинъ путь.

Въ нынѣшнемъ году оказалось необходимымъ сдѣлать *улучшеніе* въ этомъ проектѣ и рассчитать всѣ трубы и устои и быки мостовъ подъ два пути. Это никому и ни къ чему не нужное улучшеніе обременяетъ 294 верстный участокъ Донецкой дороги 130973 р. с., т. е. почти 500 р. съ версты, что легко проверить, уменьшивъ длину всѣхъ трубъ на 2 саж. и умноживъ полученное такимъ образомъ сокращеніе длины каждаго рода трубъ на единичныя цѣны вѣдомости; къ полученной такимъ образомъ цифрѣ, нужно еще прибавить 44% стоимости опоръ мостовъ, такъ какъ при постройкѣ ихъ подъ одинъ путь кубическое содержаніе каменной кладки составитъ 56% запроектированной.

Другое улучшеніе, предпринятое въ проектѣ настоящаго года, заключается въ томъ, что

разрѣшеніе 2-мъ п. § 9 техническихъ условій 1873 года малые мостики подъ одинъ путь съ деревянными (свайными) устоями замѣнены теперь мостиками съ каменными устоями подъ два пути и цѣна ихъ расцѣнена въ 2000 р. с., въ то время какъ по старому предположенію она составила бы не болѣе 750 до 800 р. с., а такъ какъ такихъ мостиковъ имѣется 74, то вся лишняя затрата на сказанное улучшеніе можетъ быть разцѣнена приблизительно въ 90,000 р. с.

Вся сумма улучшеній по искусственнымъ сооружениямъ составляетъ, такимъ образомъ, 220973 р. с. или 751 руб. с. съ версты. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что вслѣдствіе удлиненія искусственныхъ сооружений, земляное полотно около каждаго изъ нихъ будетъ устроено съ каждой стороны на длину 35 саж. подъ два пути, что при 150 искусственныхъ сооруженийъ составляетъ 10500 пог. саж. добавочной присыпки въ 2 саж. ширины; принявъ среднюю высоту ея, сообразно съ количествомъ земляныхъ работъ на версту дороги, въ 2,62 саж., получимъ 27510 куб. саж. лишней земляной работы, что при цѣнѣ 1 р. 60 к. за куб. саж. (нисшая изъ двухъ цѣнъ на земл. раб. по разн. вѣд.) составляетъ 44,016 р. с. или 153 р. с. съ версты лишнихъ; что съ предыдущими 751 р. с. составляетъ 904 р. с.—съ версты за улучшеніе искусственныхъ сооружений.

Глава IV. Верхнее строеніе. По этой главѣ исчислено на 360 верствъ пути (294 главныхъ и 66 верствъ запасныхъ) 3.138,075 р. с., что составляетъ 8716 р. 80 к. съ версты пути и 10673 р. 70 к. съ версты дороги; не мѣняя стоимости версты пути, мы замѣтимъ только, что предположенныя въ разцѣночной вѣдомости 66 верствъ запасныхъ путей для 19 новыхъ станцій, должны, по приведеннымъ уже соображеніямъ, быть распределены на всю Донецкую дорогу, въ 446 в. такъ какъ число станцій вполне удовлетворяетъ потребностямъ эксплуатаціи. Но къ стоимости этихъ 66 верствъ станціонныхъ путей мы полагали бы весьма полезнымъ прибавить и включить въ строительный капиталъ дороги—стоимость около 10 верствъ путей, въ укладкѣ коихъ можетъ встрѣтиться надобность для производства грузки между

станціями и какъ сказано въ п. 4 нашей программы.

Если нѣтъ надобности теперь же строить эти пути, то стоимость ихъ должна быть удержана съ строителя, передана въ распоряженіе общества дороги или приобщена къ оборотному капиталу, дабы при первой надобности управленіе дороги могло, безъ всякихъ промедленій, распорядиться укладкой ихъ тамъ, гдѣ это окажется нужнымъ. Всѣхъ такихъ путей можно будетъ уложить 20, длиной каждый въ 250 саж., т. е. на 60 вагоновъ.— Стоимость верхняго строенія на версту дороги опредѣлится, такимъ образомъ, у насъ какъ слѣдуетъ:

$$\frac{(446 + 66 + 10) 8716,60}{446} = 10208 \text{ р.}$$

42 к. или все-таки еще на 465 р. с. съ версты дороги менѣе, чѣмъ предположено по раздѣлочной вѣдомости. Здѣсь кстати замѣтимъ, что согласно § 20 условій 1873 года, сумма запасныхъ путей должна была составлять не менѣе $\frac{1}{9}$ всей длины дороги, что при 446 верстахъ составило бы $49\frac{1}{2}$ верствъ вмѣсто предположенныхъ нами 76 верствъ.

Глава VIII. *Станціонная постройка.* Прежде нежели мы приступимъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ статей этой главы, мы считаемъ необходимымъ оговорить, что среднее разстояніе 20 верствъ между станціями принято нами на основаніи приведеннаго въ началѣ этой статьи расчета наибольшаго возможнаго движенія по сѣти, что разстояніе это вполнѣ обезпечиваетъ всѣ потребности этого движенія, какъ относительно удобства для скрещиванія поѣздовъ, такъ и относительно водоснабженія и что при томъ небольшемъ пассажирскомъ движеніи, какое ожидается на этой линіи, въ увеличеніи числа станцій надобности не встрѣчается. Для большаго же удобства горнозаводчиковъ, предположено нами между каждыхъ двухъ станцій по одному запасному пути для грузки угля. Такимъ образомъ, общее число станцій опредѣлится у насъ въ 19 новыхъ станцій, 3 уже существующихъ и общихъ съ сосѣдними дорогами и около 20 промежуточныхъ, нагружныхъ пунктовъ, стоимость коихъ причислена къ верхнему строенію, такъ какъ въ устройствѣ особыхъ для нихъ зданій или другихъ какихъ либо приспособленій на-

добности не встрѣчается, тѣмъ болѣе, что они будутъ расположены около дорожныхъ казармъ. Мы неоднократно задавали себѣ вопросъ, чѣмъ руководствовались составители проекта этого года при опредѣленіи числа 19 новыхъ станцій для 294 верствъ проектированной ими дороги, но ни въ двухъ упомянутыхъ выше пояснительныхъ запискахъ, ни въ техническихъ условіяхъ 1873 года, гдѣ на 555 верствъ предположено всѣхъ станцій 30, вмѣстѣ съ оконечными, мы никакихъ указаній по этому поводу не нашли. Въ первой запискѣ глухо сказано, что число станцій увеличено противъ предположеній 1873 года и что наибольшее разстояніе между станціями уменьшено на южной линіи съ 25 верствъ до 19 а на Луганской вѣтви до 17 верствъ; во второй запискѣ сказано только, что на Донецкой дорогѣ среднее разстояніе между станціями предположено въ 15 верствъ и что на остальныхъ сравниваемыхъ съ нею дорогахъ, оно больше, съ указаніями на сколько для каждой дороги. Но, повторяемъ, причины обуславливающія это разстояніе нигдѣ не высказаны; если оно выведено изъ расчетовъ движенія, то мы можемъ только сожалѣть, что нигдѣ не встрѣчается ни одной цифры, подтверждающей основательность этого разстоянія, такъ какъ помощью такихъ цифръ мы могли бы проверить наши расчеты; если оно выведено изъ какихъ либо экономическихъ соображеній, основанныхъ на какихъ нибудь мѣстныхъ данныхъ, то объ нихъ, безъ сомнѣнія, было бы упомянуто въ одной изъ пояснительныхъ записокъ, которыя по формѣ и содержанию своему представляются для этого вполнѣ удобными. Во всякомъ случаѣ, такъ какъ разстояніе между мѣстами для приѣма и нагрузки угля по нашимъ предположеніямъ опредѣляется въ 10 верствъ, а по проекту въ 15 до 19 верствъ, то мы можемъ быть увѣрены, что всѣ тѣ мѣста, для удобства коихъ въ разсматриваемомъ нами проектѣ предполагались, можетъ быть, станціи, будутъ имѣть полную возможность отправлять свои грузы по желѣзной дорогѣ, не увеличивая, вслѣдствіе предположенныхъ нами станцій и погрузныхъ пунктовъ, своихъ расходовъ на доставку груза къ желѣзной дорогѣ. Поэтому и не имѣя повода

сомнѣваться въ правильности нашихъ исчислений, мы и при дальнѣйшемъ изслѣдованіи вѣдомости, разъ на всегда будемъ считать нормальное количество новыхъ станцій Донецкой сѣти въ 19, а существующихъ въ 3, при длинѣ сѣти въ 446 верстѣ.

По статьѣ 1 этой главы (станціонныя постройки) исчислено 212,980 р. с. на постройку 19 новыхъ пассажирскихъ зданій и увеличеніе зданій на существующихъ станціяхъ; не имѣя ни проектовъ, ни типовъ предположенныхъ пассажирскихъ зданій, мы затрудняемся опредѣлить на сколько онѣ будутъ соответствовать общему характеру дороги, не позволяющей въ отдѣльныхъ частяхъ своихъ ни малѣйшей роскоши; но судя по цѣнѣ ассигнованной для каждой станціи и по выведенной оттуда единичной цѣнѣ квадр. саж. зданій, мы приходимъ къ заключенію, что станціи III и IV класса запроектированы такія же, какъ на бѣльшей части прочихъ дорогъ, а станціи II класса даже дороже: цѣна квадр. саж. пассажирскаго зданія III и IV клас. принята въ 154 р. с., а зданія II класса 275 р. с. Мы полагаемъ, что, пользуясь правомъ предоставленнымъ § 23 техн. усл. 1873 года, каковой § оставленъ безъ измѣненія въ проектѣ 75 г. слѣдовало запроектировать всѣ пассажирскія зданія деревянными на каменныхъ фундаментахъ съ гонтовыми крышами, назначивъ желѣзныя крыши только для станцій II класса согласно § 23 технич. услов. и тогда стоимость квадр. саж. зданія могла бы быть уменьшена до 105 — 115 р. с., для станцій III и IV кл. и до 200 р. с. для станцій II класса; отъ этого сумма 212,980 уменьшилась бы до 159,700 р. с., т. е. на 53,980 р. с. при томъ же квадратномъ содержаніи помѣщеній.

Слѣдующая статья этой главы заключаетъ въ себѣ 44,100 р. с., назначенныхъ на устройство при пассажирскихъ зданіяхъ и между путями 930 пог. саж. *пассажирскихъ платформъ*! Мы рѣшительно не понимаемъ чѣмъ руководствовались составители проекта, увеличивая поверстную стоимость проектируемой ими дороги на 150 р. с. безъ всякой пользы для дороги, безъ всякой дѣйствительной въ этомъ надобности; никто, думаемъ, не станетъ спорить съ нами о томъ, что пассажирскія плат-

формы, конечно весьма удобны тамъ, гдѣ онѣ имѣются, но что онѣ далеко не необходимы и что отсутствіе ихъ не влечетъ за собой никакихъ неудобствъ, какъ для пассажировъ, такъ и для станціонной и поѣздной службы; но для этого нужно только, чтобы станціонные пути содержались съ надлежащей исправностью, чтобы шпалы были закрыты достаточнымъ слоемъ доброкачественнаго балласта, хорошо выравненнаго и утрамбованнаго и чтобы промежутки между путями были также до подошвы рельсовъ заполнены утрамбованнымъ и разравненнымъ гравіемъ или крупнымъ пескомъ и содержались всегда въ надлежащей чистотѣ, равно какъ и площадка между зданіемъ и ближайшимъ къ нему путемъ. Мы можемъ привести цѣлый рядъ станцій на заграничныхъ дорогахъ, на которыхъ не имѣется пассажирскихъ платформъ и на которыхъ нѣкоторые пассажирскіе поѣзда останавливаются на третьемъ, четвертомъ пути отъ зданія и никакихъ неудобствъ отъ этого не ощущается, благодаря именно безукоризненно исправному и чистому содержанию станціонныхъ путей и полотна. Для бѣльшаго удобства пассажировъ ступени пассажирскихъ вагоновъ могутъ быть на Донецкой дорогѣ немного понижены противъ ступеней вагоновъ большинства прочихъ дорогъ, что легко возможно безъ нарушенія требованій габарита и безъ увеличенія стоимости дороги. На основаніи этихъ соображеній, мы считаемъ себя въ правѣ совѣтъ исключить изъ проекта расходъ 44,100 р. с. на устройство пассажирскихъ платформъ, какъ составляющихъ предметъ роскоши и не соответствующихъ характеру Донецкой дороги.

При этомъ замѣтимъ, что вслѣдствіе упраздненія платформъ, количество каменной кладки въ цоколяхъ станціонныхъ зданій значительно уменьшится.

Статьи 3 и 4 заключаютъ въ себѣ расходъ 77,616 р. на устройство:

294 пог. или 1039 квад. саж. крыт. платф. и	
588 " " 2078 " " открытыхъ и	
расходъ 11,000 р. с. на устройство 200 квад. саж. товарныхъ сараевъ. Всего затѣмъ предположено для каменноугольной дороги, длиною 294 верстѣ—3,317 квад. саж. помѣщеній для склада различныхъ товаровъ, независимо отъ	

3,000 квад. саж., предположенныхъ по ст. 5 этой главы для склада угля. Сопоставленіе послѣднихъ двухъ цифръ приводитъ къ тому заключенію, что 55% всего количества грузовъ, подлежащихъ перевозкѣ по Донецкой дорогѣ, будутъ заключаться въ разнородныхъ товарахъ, нуждающихся въ особыхъ складахъ и что уголь состоитъ всего 45% этого количества!

Если означенное количество товарныхъ складовъ назначено правильно, то мы недоумѣваемъ вслѣдствіе какихъ соображеній Донецкая дорога названа каменноугольной. Къ сожалѣнію, нетрудно убѣдиться, что тутъ кроется ошибка не въ выборѣ того или другаго названія для дороги, а одно звѣно изъ цѣлаго ряда самыхъ грубыхъ, непростительныхъ промаховъ, благодаря коимъ Донецкая дорога будетъ одна изъ самыхъ дорогихъ въ числѣ построенныхъ за послѣдніе годы Русскихъ дорогъ.

Чтобы составить себѣ понятіе о всей несообразности проектированнаго квадратнаго содержанія товарныхъ платформъ и сараевъ, достаточно сказать, что на каждую изъ проектированныхъ 19 станцій, удаленныхъ одна отъ другой на 15 — 19 верстъ, согласно проекта приходится около 50 пог. саж. платформъ при ширинѣ ихъ въ $3\frac{1}{2}$ саж. Мы можемъ завѣрить читателя, что во всей Россіи едва ли найдется другая дорога, даже изъ числа лучше и роскошнѣе устроенныхъ, которая обладала бы такимъ большимъ количествомъ складовъ. Внесеніе этого количества въ проектъ каменноугольной дороги, мы можемъ объяснить себѣ только желаніемъ составителей его, сразу исправить ошибки, сдѣланныя ими прежде при проектированіи другихъ, нынѣ уже существующихъ дорогъ, на которыхъ товарные склады имѣлись въ самомъ ничтожномъ количествѣ, далеко не удовлетворяющемъ дѣйствительной въ нихъ потребности, что, какъ извѣстно, было поводомъ нескончаемыхъ и громкихъ жалобъ и нареканій, со стороны отправителей, товары коихъ гнили въ грязи и подъ открытымъ небомъ, преимущественно на дорогахъ близкихъ къ будущей Донецкой дорогѣ. Предоставляемъ читателю судить на сколько такой пріемъ логиченъ и

какую онъ принесетъ пользу какъ Донецкой дорогѣ, въ такихъ большихъ платформахъ не нуждающейся, такъ и тѣмъ дорогамъ, гдѣ ихъ имѣлось или еще имѣется слишкомъ мало.

Мы полагаемъ, что половинное количество всѣхъ проектированныхъ платформъ, въ теченіи многихъ еще лѣтъ окажется вполне достаточнымъ, при томъ слабомъ движеніи всѣхъ остальныхъ товаровъ кромѣ угля, которое предвидится на Донецкой дорогѣ и думаемъ также, что при этомъ слѣдовало бы воспользоваться правомъ, предоставленнымъ § 26 техн. усл. и построить во время сооруженія дороги только половину этого количества, оставляя суммы, потребныя для остальной половины свободными, но причисляя ихъ къ строительному капиталу дороги. Такимъ образомъ сумма, исчисленная по статьѣ 3 и 4, уменьшится въ нашихъ предположеніяхъ на 44,308.

По статьѣ 6-й исчислено 104,000 р. с. для паровозныхъ зданій на 52 паровоза, т. е. на $\frac{2}{3}$ общаго проектнаго числа паровозовъ; а такъ какъ по сдѣланному въ началѣ статьи расчету подвижнаго состава, всѣхъ паровозовъ на Донецкой дорогѣ должно быть 60—то паровозныя зданія должны вмѣщать въ себѣ 40 паровозовъ, для чего потребна сумма 80,000 р. с., т. е. менѣе противъ раздѣлочной вѣдомости на 24,000 р. с.

Къ статьѣ 10-й должно быть прибавлено 3,300 р. с. на устройство водоемнаго зданія въ Славянскѣ и тогда цифра, исчисленная въ этой статьѣ, увеличится съ 52,800 до 56,100 руб. сер.

По статьѣ 11-й исчислено 144,000 р. т. для мастерскихъ, вмѣщающихъ въ совокупности 16 паровозовъ и 32 вагона, что считая по занятому ими мѣсту, одинъ паровозъ за 2 вагона, составляетъ 2,250 р. со штуки подвижнаго состава, находящагося въ мастерской; такъ какъ по нашимъ предположеніямъ, въ дѣйствительности, на дорогѣ будетъ не 76 паровозовъ, (для 294 вер.) какъ предположено въ проектѣ, а 60 для 446 вер., то мастерская должна быть устроена не на 16 паровозовъ, а на 12 и тогда, оставляя безъ измѣненія число вагоновъ, стоимость мастерской уменьшится съ 144,000 до 126,000, т. е. на 18,000

р. с. меньше чѣмъ по разцѣлочной вѣдомости.

По статьѣ 12-й исчислено на постройку 38 жилыхъ домовъ, съ общей внутренней площадью 3,830 квадр. саж.—по 110 р. с. за квадрат. саж.—421,300 р. с.—Замѣтимъ сперва, что мы не находимъ въ имѣющихся у насъ документахъ свѣденій, почему квадрат. саж. жилыхъ домовъ принята здѣсь въ 110 р. с., тогда какъ на другихъ дорогахъ она принималась въ 100—104 р. с. и когда во второй изъ указанныхъ выше пояснительныхъ записокъ имѣется прямое указаніе на то, что цѣны на отдѣльныя работы и поставки не превышаютъ цѣнъ остальныхъ дорогъ. Обращаясь за тѣмъ къ количеству домовъ и квадратному ихъ содержанию и сопоставляя эти цифры съ числомъ и классами станцій, мы увидимъ, что полагая по одному жилому дому въ 100 квадр. саж. на каждую изъ проектированныхъ 15 станцій IV класса, остается 2,330 квадр. саж. на остальныхъ 6 станцій II и III кл., что составляетъ около 4 домовъ въ 100 квадр. саж. на каждую изъ нихъ. Средніе выводы эти значительно превышаютъ нормы, установленныя на другихъ дорогахъ, гдѣ штатъ станціонныхъ служащихъ, для которыхъ преимущественно назначаются жилые дома, значительно превышаетъ штатъ служащихъ, который установленъ на Донецкой желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе объясненнаго выше сокращенія числа служащихъ въ товарныхъ дворахъ и конторахъ, этой дороги, на которой главнѣйшей и почти единственной статьѣ перевозки будетъ уголь.

Въ техническихъ условіяхъ 1873 года, квадратное содержаніе жилыхъ домовъ, при протяженіи дороги въ 555 верстъ, предполагалось въ 3,330 квадр. саж., при чемъ допускалась возможность построить, въ счетъ этого количества домъ для управленія дороги.

Почему это количество увеличено до 3,830 квадр. саж., при уменьшеніи дороги до 294 верстъ, съ исключительнымъ назначеніемъ этого количества для жилыхъ домовъ—мы не знаемъ и ни въ пояснительныхъ запискахъ, ни въ разцѣнкѣ указаній на это не имѣется. Не произошло ли это отъ того, что въ теченіе нынѣшняго года обнаружилось, что тѣ 35 жилыхъ домовъ съ площадью 1,750 квадр. саж.,

которые имѣлись на недавно открытой Рязско-Вяземской дорогѣ, оказались недостаточными для дороги въ 568 верстъ и что въ послѣднее время понадобилась постройка около 400 квадр. саж. новыхъ жилыхъ помѣщеній? Какъ бы то ни было, мы полагаемъ, что для предположенныхъ нами 19 новыхъ станцій и 3 уже существующихъ, предположенное въ проектѣ количество 38 домовъ вполне удовлетворитъ потребностямъ службы при площади каждаго изъ нихъ въ 50 квадр. саж. и тогда, принимая стоимость 1 квадрат. саж. въ 105 руб. сер., получимъ сумму 199,500 р. с., вмѣсто предположенныхъ 421,300 т. е. менѣе на 221.800 р. с.

Такимъ образомъ общій итогъ этой главы уменьшенъ при нашихъ предположеніяхъ на 402,888 р., т. е. съ 1.123,316 до 720,428 р. с., а такъ какъ первыя изъ этихъ цифръ, т. е. 1.123,316, была исчислена для 294 верстъ дороги, что составляетъ 3,820 р. с. съ версты, вторая же цифра, т. е. 720,428, предназначается для станціонныхъ построекъ, предполагаемыхъ нами для 446 верстъ дороги, что составляетъ на версту дороги 1,615 р. с., то по этой главѣ поверстная стоимость Донецкой дороги уменьшена на 2,205 р. с.

Глава IX. Водоснабженіе станцій. Къ ассигнованной на эту статью суммѣ 294,000, мы полагали бы полезнымъ прибавить сумму примѣрно въ 6,000 р. на усиленіе, въ случаѣ надобности, водоснабженія станціи Славянскъ, къ которой примкнетъ Луганская линія; но такъ какъ станціи, на которыхъ будутъ устроены эти водоснабженія, предположены нами, какъ уже сказано, на 446 верстахъ, вмѣсто принятыхъ въ разцѣлочной вѣдомости 294 в., то поверстный расходъ на водоснабженіе уменьшится у насъ съ 1,000 до 650 руб. сер., т. е. на 350 р. с. При этомъ мы считаемъ необходимымъ оговорить, что дорога, имѣющая черезъ каждыя 20 верстъ, вполне исправное и надежное водоснабженіе, можетъ въ этомъ отношеніи считаться вполне обеспеченной.

Глава X. Принадлежности станцій. Къ статьѣ I этой главы должна быть прибавлена сумма $40 \times 425 = 17,000$ р. с., для 40 стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами и укладкой для

предположенныхъ нами 20 нагрузныхъ пунктовъ, а равно сумма 9,320 р. с. на установку при каждомъ изъ этихъ пунктовъ двухъ красныхъ и двухъ зеленыхъ дисковъ. Статья 5 этой главы, исчисленная въ 144,000 р. с., для оборудованія мастерскихъ, должна быть уменьшена пропорціонально уменьшенію самихъ мастерскихъ, т. е. на 18,000 р. с. Затѣмъ общій итогъ этой главы увеличится на 8,320 р. с., т. е. съ 349,338 до 357,658 р. с.

Поверстный же расходъ, по тѣмъ же причинамъ, что и въ предъидущихъ главахъ, уменьшится съ 1,188 р. с., до 802 р. с., т. е. на 386 р. с.

Глава XI. Подвижной составъ. Въ первой статьѣ этой главы помѣщенъ расходъ 1.720,000 р. с. для 14 пассажирскихъ и 62 товарныхъ паровозовъ, вѣсомъ первые въ 28, а послѣдніе въ 32 тонны. Мы нигдѣ не встрѣтили указаній на то, какими данными руководствовались составители проекта, опредѣляя число этихъ паровозовъ и для какого движенія оно рассчитано: только во второй пояснительной запискѣ мы читаемъ „что при томъ вліяніи, которое Донецкая дорога должна имѣть на развитіе нашего каменноугольнаго дѣла въ Донцкомъ краѣ, необходимо съ самаго начала открытія этой дороги для эксплуатаціи, обезпечить *ее* возможно большимъ количествомъ подвижнаго состава, чтобы отстранить тѣ неудобства, которыя высказались въ отношеніи несвоевременной доставки каменнаго угля на дорогахъ Азовской и Ростовской, не снабженныхъ подвижнымъ составомъ *въ количествахъ соответствующемъ значенію каменноугольнаго дѣла.* Эти соображенія заставили назначить на Донецкую дорогу почти въ 2¹/₂ раза болѣе подвижнаго состава чѣмъ было назначено при выдачѣ концессіи на Знаменско - Николаевскій участокъ Харьково-Николаевской дороги и въ 1¹/₂ раза болѣе чѣмъ на Моршанско-Сызранской дорогѣ“. При наилучшемъ желаніи съ нашей стороны, мы не можемъ видѣть въ этихъ мотивахъ, тѣхъ абсолютно точныхъ, выведенныхъ изъ вѣрнаго расчета, положительныхъ данныхъ, посредствомъ коихъ опредѣляется численность подвижнаго состава необходимаго для извѣстнаго, опредѣленнаго движенія. Послѣдствіемъ такого поверхност-

наго обсужденія вопроса, въ раздѣлочной вѣдомости явилось для 294 верстной дороги 76 паровозовъ, въ то время какъ при протяженіи 446 верствъ, съ движеніемъ въ 117 милліоновъ пудовъ въ годъ, ихъ потребуется всего 60, какъ мы это доказали, на основаніи расчета, приведеннаго въ первой половинѣ настоящей статьи.

Изъ числа 60 паровозовъ, для пассажирскаго движенія требуется 15 паровозовъ, а для товарнаго 45, какъ это видно изъ исчисленнаго нами пробѣга пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

По раздѣлочной вѣдомости предположено всего 392 тонны паровозовъ, по 750 р. с. и 1984 тонны по 718 р. 75 к. Предполагая, что 45 товарныхъ паровозовъ будутъ имѣть вѣсъ 1800 тоннъ по 718 р. 75 к., и что вмѣсто 15 пассажирскихъ паровозовъ въ 28 тоннъ, Донецкая дорога будетъ имѣть 15 товаро-пассажирскихъ паровозовъ въ 30 тоннъ каждый, цѣной 750 р. с.—вся стоимость 60 паровозовъ составитъ 1.613,250 р., т. е. на 88,750 р. с. менѣе чѣмъ исчислено въ раздѣлочной вѣдомости.

При этомъ: 1) число паровозовъ будетъ согласнo съ требованіями пассажирскаго движенія, въ размѣрѣ одного поѣзда въ день въ каждую сторону, и товарнаго въ размѣрѣ 117000000 пудовъ въ годъ; 2) товарные паровозы будутъ 40 тонные, 8 колесные, какъ это необходимо нужно для такой дороги какъ Донецкая и 3) для пассажирскихъ поѣздовъ предположены паровозы въ 30 тоннъ, что даетъ полную возможность увеличивать составъ этихъ поѣздовъ прицѣпкой къ нимъ товарныхъ вагоновъ; мы полагаемъ, что такой способъ обращенія пассажирскихъ поѣздовъ вполне соответствуетъ общему характеру Донецкой дороги, на которой пассажирское движеніе можетъ быть только мѣстное и вполне удовлетворяться средней скоростью 25—27 верствъ въ часъ.

Число пассажирскихъ вагоновъ, предположенныхъ въ раздѣлочной вѣдомости для 294 верствъ дороги, вполне достаточно для пассажирскаго движенія, въ размѣрѣ одного поѣзда въ день съ конца на 446 верстахъ, при чемъ въ каждомъ поѣздѣ будетъ 1 вагонъ I класса или I и II кл., 1 вагонъ II кл. и 4 вагона

64983

III класса; число же товарныхъ вагоновъ, положенное по вѣдомости въ 1,300 р., почти совершенно совпадаетъ съ тѣмъ количествомъ, которое мы исчислили для перевозки 117000000 пудовъ въ годъ, и которое оказалось 1293 вагона.

Поэтому, сумма, ассигнованная по вѣдомости на эти двѣ статьи, оставлена нами безъ измѣненій.

Въ слѣдующихъ за симъ двухъ статьяхъ, на заготовленіе запасныхъ частей, сигнальныхъ, освѣтительныхъ и смазочныхъ приборовъ, въ размѣрѣ $6\frac{1}{2}\%$ со стоимости подвижнаго состава, сдѣлано уменьшеніе въ размѣрѣ $6\frac{1}{2}\%$ съ уменьшенія стоимости паровозовъ, т. е. $6\frac{1}{2}\%$ съ 88,750 р. с. или 5,668 р. 75 к.

Общій итогъ этой главы уменьшенъ, поэтому, на 94,418 р. с., т. е. съ 3,557,621 р. с. до 3,463,203, а такъ какъ изготовленный на эту сумму подвижной составъ предполагается для 446 верстъ, то поперстный расходъ уменьшенъ съ 12,101 р. до 7,765, т. е. на 4,336 р. с.

Глава XII. Общие расходы. Въ первой статьѣ этой главы, мы встрѣчаемся съ расходомъ 360 р. с. съ версты, исчисленнымъ для содержанія двухъ директоровъ отъ правительства и правительственной инспекціи въ продолженіи $2\frac{1}{2}$ лѣтнаго періода постройки дороги, считая по 144 р. с. въ годъ съ версты дороги. Принимая во вниманіе, что правительство, принимающее такое живое участіе въ возможно скоромъ сооруженіи Донецкой дороги, въ виду вліянія, какое эта дорога должна имѣть на развитіе каменноугольнаго дѣла, не потребуетъ отъ этой дороги бѣльшихъ суммъ на содержаніе инспекціи, чѣмъ та, которая до настоящаго времени уплачивается другими строящимися дорогами на этотъ предметъ, а именно 70 р. с. съ версты въ годъ, что содержаніе каждаго изъ двухъ директоровъ отъ правительства, составитъ по примѣру другихъ дорогъ не болѣе 5,000—6,000 р. с. въ годъ, при чемъ оно останется одно и то же, будетъ ли строящаяся дорога имѣть протяженію 294 или 466 верстъ—мы полагаемъ, что поперстный расходъ по этой статьѣ, при длинѣ дороги въ 446 верстъ, составитъ никакъ не болѣе:

$70 + \frac{2.2\frac{1}{2}.6000}{446} = 243$ р. с. за все время постройки, вмѣсто предположенныхъ по разцѣпной вѣдомости 360 р. с., т. е. на 117 р. с. версты меньше.

Глава XIII. Залоги и дополнительныя работы. Во 2-й статьѣ мы находимъ расходъ 34,000 р. с. или 116 р. с. съ версты проектируемой 294 верстной дороги на устройство пристани на р. Сѣверный Донецъ. Но такъ какъ съ увеличеніемъ сѣти до 446 верстъ—этотъ расходъ не увеличится а останется одинъ и тотъ же, именно 34,000 р. с.—то при исчисленіи поперстной стоимости 446 верстной дороги, поперстный расходъ по этой статьѣ долженъ быть уменьшенъ съ 116 р. с. до 76 р. т. е. на 40 р. с.

Глава XIV. Глава эта, озаглавленная *пошлина за рельсы*, заключаетъ въ себѣ сумму 489,951 р. с. на уплату $38\frac{1}{2}$ к. пошлины съ пуда рельсовъ, потребныхъ для 294 верстной дороги, каковая сумма увеличиваетъ поперстную стоимость этой дороги на 1,666 р. с.! Никогда еще справедливость старой поговорки *finis coronat opus*, такъ не оправдалась какъ въ этой разцѣпкѣ: многія главы ея возбуждали въ насъ удивленіе, но ни одна не озадачила насъ въ такой степени, какъ эта послѣдняя глава, такимъ достойнымъ образомъ завершающая всю вѣдомость. Неужели тоже самое правительство, которое освободило 4 нынѣ строящіяся дороги отъ уплаты таможенныхъ пошлинъ за рельсы,—которое въ самое послѣднее время разрѣшило главному обществу, Орловско-Грязской и наконецъ самой богатой изъ всѣхъ русскихъ дорогъ именно Московско - Рязанской, беспошлинный ввозъ 8,000, 2,000 и 3,000 тоннъ рельсовъ для ремонта этихъ дорогъ, доказывая этимъ твердое намѣреніе самымъ энергичнымъ образомъ содѣйствовать возможно успѣшной и дешевой постройкѣ и эксплуатаціи всѣхъ нашихъ дорогъ—богатыхъ и бѣдныхъ, доходныхъ и убыточныхъ,—неужели это же самое правительство находитъ дѣйствительно нужнымъ обложить налогомъ въ 1,666 руб. с. съ версты такую дорогу, какъ Донецкая, которая не смотря на малую ожидаемую доходность, признается одной изъ нужнѣйшихъ дорогъ имперіи вслѣд-

стіе значенія ея для угольного дѣла въ Россіи и которая должна быть по этому сооружена съ наименьшей возможной денежной затратой, такъ какъ каждый лишній рубль прибавленный къ строительному капиталу ея — уменьшить то благотворное вліяніе, которое она призвана имѣть на развитіе каменноугольного производства у насъ? Мы не имѣемъ никакихъ оснований дѣлать подобное предположеніе, и поэтому, пусть простятъ намъ это гг. составители проекта, мы волей не волей должны прийти къ тому заключенію, что цифра 1,666 р. с. съ версты на уплату таможенныхъ пошлинъ за рельсы внесена ими въ разцѣнку Донецкой дороги, лишь для того чтобы не оставалась не заполненной ни одна изъ рубрикъ нормального образца разцѣночной вѣдомости для постройки желѣзной дороги.

Не понятно тоже для насъ почему для Донецкой дороги предположены стальные рельсы, которые приблизительно на 148 р. с. съ версты дороже чѣмъ желѣзные, не смотря на то, что вѣсъ ихъ меньше; движеніе, ожидаемое на Донецкой дорогѣ будетъ, далеко не такъ значительно, чтобы можно было предполагать такую изнашиваемость рельсовъ, при которыхъ стальные рельсы выгоднѣе желѣзныхъ, особенно же на Донецкой дорогѣ, которая, имѣя почти что въ предѣлахъ своихъ рельсовый заводъ—будетъ поэтому всегда въ состояніи производить ремонтъ своихъ путей дешевле другихъ дорогъ.

Вслѣдствіе всего выше сказаннаго, исчисляемая нами поверстная стоимость Донецкой дороги, будетъ уменьшена противъ разцѣночной вѣдомости на 1,666 р. с.

Окончивъ разсмотрѣніе тѣхъ главъ разцѣночной вѣдомости, въ которыхъ мы находили нужнымъ сдѣлать всѣ объясненныя нами измѣненія *), для согласованія проекта дороги съ изложенной выше программой его,—подведемъ итогъ всѣмъ сокращеніямъ въ поверстной стоимости дороги—которые были ис-

числены нами на основаніи этихъ измѣненій.

Сокращенія эти представляются намъ въ слѣдующемъ видѣ:

Глава I, отчужденіе земель: сокращеніе составляетъ . . .	213 р. 75 на вер. дор.
Глава II, устройство земляного полотна.	197 „ — „ „
Глава III, искусственныя сооруженія.	904 „ — „ „
Глава IV, верхнее строеніе	465 „ — „ „
Глава VIII, станціонныя постройки .	2,205 „ — „ „
Глава IX, водоснабженіе станцій . .	350 „ — „ „
Глава X, принадлежности станцій	386 „ — „ „
Глава XI, подвижной составъ . . .	4,336 „ — „ „
Глава XII, общіе расходы	117 „ — „ „
Глава XIII, дополнителныя работы.	40 „ — „ „
Глава XIV, пошлины за рельсы . .	1,666 „ — „ „
Итого сокращеніе составляетъ . .	10,879 р. 75 к. на в. д.

Это уменьшеніе поверстной стоимости дороги произошло *главнѣйшимъ образомъ* отъ слѣдующихъ измѣненій, предположенныхъ нами въ проектѣ министерства путей сообщенія: 1) всѣ искусственныя сооруженія предположены подъ одинъ путь, 2) число станцій уменьшено нами согласно дѣйствительной въ нихъ потребности, выведенной изъ расчета ожидаемаго на Донецкой дорогѣ движенія, 3) предположенное въ проектѣ количество товарныхъ платформъ и жилыхъ помѣщеній значительно уменьшено, 4) количество подвижнаго состава опредѣлено на основаніи расчета движенія, при чемъ вѣсъ паровозовъ, какъ товарныхъ такъ и пассажирскихъ, увеличенъ противъ разцѣночной вѣдомости, и

5) ввозъ рельсовъ предположенъ безпошлинный.

Такъ какъ дѣйствительная цѣна, за которую Донецкая дорога можетъ быть выстроена при выполненіи *всѣхъ работъ, поставокъ и*

*) Тѣ главы и статьи о которыхъ мы ничего не сказали—остаются въ нашемъ предположеніи безъ всякаго измѣненія, противъ разцѣночной вѣдомости, какъ по содержанію своему, такъ и относительно поверстного расхода исчисленнаго по нимъ въ разцѣночной вѣдомости.

прочихъ условій, обозначенныхъ въ разцѣлочной вѣдомости, опредѣлилась на бывшемъ 19 іюля конкурсѣ въ 41,294 р. с. металл. съ версты съ реализаціей и процентами во время постройки, вмѣсто исчисленныхъ въ разцѣлочной вѣдомости 44,166 р. с., безъ реализаціи и процентовъ—то исключая изъ первой цифры, сумму 10,880 р. с. которая представляетъ стоимость работъ и поставокъ, предложенныхъ нами лишними для Донецкой дороги—получимъ поперстную стоимость Донецкой дороги, построенной согласно нашей программѣ: 30,405 р. с. мет. съ версты.

Но если принять во вниманіе, что по тѣмъ даннымъ, которыя имѣются въ разцѣлочной вѣдомости и въ пояснительныхъ запискахъ, проекты отдѣльныхъ сооружений и построекъ Донецкой дороги, нисколько не отличаются отъ такихъ же и уже выполненныхъ проектовъ другихъ дорогъ, хотя между ними и Донецкой дорогой имѣется весьма существенная разница, что тѣ сокращенія въ разцѣлочной вѣдомости, которыя предположены нами, касаются почти исключительно только количества построекъ и приспособленій этой дороги, но не относятся къ стоимости этихъ предметовъ и къ способамъ ихъ сооруженія и, наконецъ, что каждая отдѣльная постройка и каждая отдѣльная работа на Донецкой дорогѣ, должны во всѣхъ отдѣльныхъ частяхъ своихъ представлять тѣ же характерныя примѣты, которыя составляютъ общую отличительную черту этой дороги—т. е. быть возможно просто и прочны, но безъ малѣйшей примѣси всего лишняго и не необходимо нужнаго, то сдѣлается понятнымъ, что при болѣе подробномъ изученіи всѣхъ деталей проекта и при болѣе обстоятельномъ изслѣдованіи всѣхъ мѣстныхъ условій—окажется возможнымъ сдѣлать еще не мало сокращеній въ расходахъ по постройкѣ этой сѣти; сокращенія эти будутъ заключаться главнымъ образомъ въ уменьшенія количества земляныхъ работъ, въ упрощеніи искусственныхъ сооружений, съ возможно-широкимъ примѣненіемъ къ нимъ лѣсныхъ матеріаловъ, въ уменьшеніи станціонныхъ зданій и всѣхъ расходовъ, касающихся ихъ мебелировки и вообще внутренней отдѣлки и, наконецъ, въ самомъ расчетливомъ и точномъ

назначеніи для каждой станціи нужныхъ ей платформъ, запасныхъ путей и проч. приспособленій; не менѣе расчетливо и согласно съ дѣйствительной поврбностью должны быть устроены нагрузные пункты между станціями. Конечно, для такъ обстоятельно и подробно составленнаго проекта требуются весьма тщательныя и добросовѣстныя изысканія, но при затратѣ на нихъ 300 р. с. съ версты дороги, тѣ до кого это касается, въ правѣ требовать чтобы онѣ дѣлались достаточно полно и отвѣчали на всѣ тѣ вопросы, которые встрѣчаются при редакціи желѣзнодорожнаго проекта.

Мы едва ли ошибемся если предположимъ, что уменьшеніе поперстной стоимости возможно еще въ размѣрѣ около 3,000 р. с. съ версты и тогда строительный капиталъ этой дороги опредѣлится приблизительно въ 27,500 р. с. мет. съ версты съ реализаціей и процентами во время постройки, что на всю дорогу въ 446 верстъ составитъ 12,265,000 руб. с. металлическихъ, вмѣсто предположенныхъ по нынѣшнему проекту 19.698,036 руб. с. мет. безъ реализаціи и процентовъ.

Хотя за послѣдніе годы средняя строительная цѣна нашихъ дорогъ опредѣлилась въ 40,000 — 45,000 руб. сер., тѣмъ не менѣе мы твердо убѣждены въ томъ, что цѣна 27,500 р. с. съ версты вполне достаточна для совершенно удовлетворительнаго сооруженія каменноугольной дороги, вслѣдствіе того именно, что Донецкая дорога должна удовлетворять совершенно инымъ требованіямъ чѣмъ болѣшая часть остальныхъ дорогъ, которыя дѣйствительно трудно хорошо построить за цѣну ниже вышеприведенныхъ. Главныя условія успешной и доходной эксплуатаціи Донецкой дороги заключаются въ томъ, чтобы на этой дорогѣ путь былъ вполне исправенъ и надеженъ, чтобы водоснабженіе было вполне обеспеченное и, наконецъ, чтобы подвижной составъ, какъ по количеству, такъ и по конструкціи своей удовлетворялъ всѣмъ требованіямъ движенія. По тѣмъ даннымъ, которыя мы представили читателю, онъ могъ убѣдиться, что при разсмотрѣннн разцѣлочной вѣдомости и при уменьшеніи ея назначеній, мы ни разу не упустили этихъ обстоятельствъ изъ виду и

что всѣ суммы, ассигнованныя на эти важнѣйшія статьи дороги—даютъ полнѣйшую возможность построить ее въ этомъ отношеніи безукоризненно. Если за симъ станціонныя зданія покажутся невзрачными, помѣщенія въ нихъ не особенно просторными и далеко не роскошными—то въ этомъ бѣды нѣтъ; за то по дорогѣ будутъ возить уголь въ огромномъ количествѣ и за дешевую плату, а это дастъ возможность, лѣтъ черезъ 15, 20, выстроить вмѣсто существующихъ, новыя, изящныя станціи, которыя можетъ быть по красотѣ и удобству перещеголятъ нынѣшнія станціи другихъ дорогъ.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что гораздо труднѣе хорошо построить дорогу за 27,500 р. с. чѣмъ за 40,000 или 45,000 р. с. съ версты, но въ этомъ то и заключается все искусство хорошаго строителя, чтобы извлекать наибольшую возможную пользу, конечно для возводимыхъ имъ сооружений, изъ ассигнованныхъ ему средствъ; въ настоящемъ случаѣ задача его значительно облегчена, такъ какъ никто не станетъ требовать, чтобы Донецкая дорога имѣла бы тотъ-же наружный видъ, что и другія дороги.

III.

При постройкѣ дороги на изложенныхъ нами основаніяхъ, строительный капиталъ ея, какъ мы уже сказали, опредѣляется въ 12,265,000 р. с.; такъ какъ $\frac{3}{4}$ капитала образуются посредствомъ облигацій, которыя правительство оставляетъ за собой, то акціонерный капиталъ составитъ всего, для дороги въ 446 верствъ, 3,066,250 р. с.—а изъ остальныхъ 9.198,750 р. с. составитъ облигаціонный капиталъ; сумма же ежегодно потребная для уплаты $5\frac{1}{10}\%$ на весь строительный капиталъ составляетъ 1,402 р. 50 к. съ версты. Если мы теперь повторимъ расчеты, сдѣланные въ началѣ этой статьи, то увидимъ что при перевозкѣ угля по тарифу $\frac{1}{60}$ *вмѣсто нынѣ предполагаемаго тарифа* $\frac{1}{55}$, выручка съ движенія покроетъ всѣ расходы эксплуатаціи и дастъ $5\frac{1}{10}\%$ чистой прибыли тогда, когда угля будетъ перевозиться до 85.000,000 пудовъ въ годъ; при нынѣ же утвержденномъ

проектѣ и тарифѣ $\frac{1}{55}$, для достиженія этихъ же результатовъ, сбытъ угля долженъ дойти до 117.000,000 пуд. въ годъ; если за симъ мы примемъ во вниманіе, что при акціонерномъ капиталѣ въ 3 съ лишнимъ милліона руб. сер., бѣольшая часть акцій могла бы сосредоточиться въ рукахъ горнозаводчиковъ, которые удовлетворились бы $4\frac{1}{10}\%$ на капиталъ, употребленный ими для сооруженія дороги, въ виду тѣхъ выгодъ, которыя они получили бы отъ развитія угольнаго дѣла, то для покрытія этихъ $4\frac{1}{10}\%$, при тарифѣ $\frac{1}{60}$, потребуетъ сбытъ около 73.000,000 пуд. въ годъ, каковая цифра уже подходитъ къ предѣламъ возможной дѣйствительности.

При этомъ правительство теряло бы ежегодно 1% съ 9.198,750 р. или 91,987 р. 50 к., но эта потеря весьма небольшая, сравнительно съ расходомъ 1.070,000 р. с., который государственное казначейство принуждено будетъ дѣлать ежегодно съ постройкой Донецкой дороги по проекту министерства путей сообщенія, съ той еще разницей, что въ первомъ случаѣ, дѣйствительно могутъ сбыться тѣ надежды на развитіе каменноугольнаго дѣла, которыя возлагаются на Донецкую дорогу, въ то время какъ теперь осуществленіе этихъ надеждъ затормозится тарифомъ $\frac{1}{55}$. Вообще мы полагаемъ, что самый практическій и ближе всего къ цѣли ведущій способъ реализаціи капитала для Донецкой дороги, это посредствомъ передачи акцій въ распоряженіе горнозаводчиковъ, т. е. тѣхъ лицъ, для которыхъ собственно строится дорога и которыя больше всего заинтересованы какъ въ хорошей и добросовѣстной постройкѣ, такъ и въ успѣшной эксплуатаціи ея; здѣсь не можетъ быть и рѣчи о тѣхъ неудобствахъ для каменноугольнаго дѣла, которыя предусмотрѣны уставомъ Донецкой дороги, и въ виду которыхъ общество дороги лишено права учреждать добываніе угля и руды и имѣть свои заводы, такъ какъ въ нашемъ предположеніи отношенія будутъ совершенно обратныя и отъ того, что главными участниками желѣзнодорожнаго предпріятія будутъ сами горнозаводчики—можно ожидать только самыхъ благопріятныхъ для дороги результатовъ; необходимо только чтобы уставомъ учрежденнаго такимъ обра-

зомъ общества, было по возможности устранено монопольное господство нѣсколькихъ болѣе крупныхъ заводчиковъ надъ остальными, преимущественно мелкими. Вообще намъ кажется, что въ интересахъ горнаго дѣла желательна самая тѣсная связь его съ Донецкой дорогой, такъ какъ, безъ этой связи, оно неминуемо станетъ въ полную отъ нея зависимость; такая новая зависимость тѣмъ болѣе можетъ имѣть тяжелыя послѣдствія для Донецкаго края, что теперь уже онъ находится въ неизбѣжномъ подчиненіи у двухъ дорогъ протсгающихъ по его границамъ; при сліяніи же горнозаводской промышленности съ Донецкой дорогой возстановится равновѣсіе, безъ котораго не мыслимо правильное и естественное развитіе какъ одной, такъ и другой.

Но это возможно только при сравнительно небольшихъ размѣрахъ акціонернаго капитала, такъ какъ только при этомъ условіи горнозаводчики въ настоящее время будутъ въ состояніи реализовать его, безъ обременительныхъ для нихъ затратъ и только при небольшой затратѣ съ ихъ стороны они могутъ удовлетвориться вознагражденіемъ въ размѣрѣ 4%; само собой разумѣется, что только они и могутъ удовлетворяться такой прибылью желѣзнодорожнаго предпріятія, такъ какъ недостающій 1% они найдутъ въ той прибыли, которую получаютъ отъ развитія ихъ шахтъ и усиленнаго сбыта угля. Въ этомъ, намъ кажется, заключается одно изъ главныхъ преимуществъ разсматриваемаго нами способа реализаціи капитала для Донецкой дороги,

такъ какъ въ этомъ случаѣ и при тарифѣ $\frac{1}{60}$ она дастъ чистый доходъ, безъ всякихъ расходовъ со стороны правительства, при перевозкѣ уже 72.000,000 пуд. угля.

Впрочемъ, такъ ли или иначе будетъ реализованъ капиталъ Донецкой дороги, теперь уже безразлично, такъ какъ онъ составляетъ теперь не 12.365,000 р. с. а 18.417,124 р. с. (по цѣнѣ Бабста), тарифъ опредѣленъ въ $\frac{1}{60}$ и дорога дастъ чистой доходъ только при перевозкѣ 117.000,000 пудовъ! Только тогда, когда настанетъ этотъ счастливый день можно будетъ думать о пониженіи тарифа каменноугольной дороги на перевозку угля до размѣра, принятаго для него на другихъ некаменноугольныхъ дорогахъ. До этого же времени казна будетъ ежегодно приплачивать свыше 1,000,000 р. с., а горнозаводчики дожидаться возможно скорого истребленія лѣсовъ въ Россіи, такъ какъ тогда, волей не волей, придется всѣмъ покупать у нихъ уголь, какъ дорого бы ни обходилась его перевозка.

Во всякомъ случаѣ, землю Донскую можно скорѣе будетъ поздравить съ такой роскошно выстроенной и богато обставленной дорогой, какихъ въ Россіи мало; одно только жаль, что такой то именно дороги и не нужно для Донской земли.

— 0 —

С.-Петербургъ
23 Сентября 1875 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ КЪ ВѢСТНИКУ ЖЕЛ. ДОР. И ПТАРОХ. № 77.





