

## Современное положение проблемы железнодорожных выходов из Донбасса на север<sup>1</sup>

Развитие Донецкого бассейна и добычи угля в нем было весьма тесно связано с развитием железнодорожной сети как внутри бассейна, так и вывозных из него железнодорожных направлений. Уголь, как тяжелый груз, занимая значительную долю в пропускной способности железнодорожных направлений, прилегающих к Донецкому бассейну, быстро заполнял их пропускную способность, требуя их усиления или постройки новых выходов.

За промежуток в тринадцать лет с 1900 по 1913 гг., когда добыча Донецкого бассейна возросла с 11.320 тыс. до 23.280 тыс. тонн, т.-е. немного более чем в два раза, был построен целый ряд линий, выходящих из Донецкого бассейна, главнейшим обоснованием которых являлась преимущественно идея облегчения вывоза минерального топлива.

Назовем только линии: Попасная — Никитовка, Купянск — Белгород, Лихая — Лиман — Харьков — Льгов, Лозовая — Полтава — Киев, 2-я Екатерининская, Миллерово — Луганск.

Здесь не говорится о целом ряде линий, построенных внутри бассейна, и об усилении вторыми путями многих ранее построенных дорог, выходящих из Донецкого бассейна.

Только такое значительное железнодорожное строительство позволило развить добычу угля до указанных размеров и расширить рынок его потребления. Совершенно необходимым окажется, чтобы и в ближайшие 15 лет, когда добычу донецкого угля предполагается увеличить почти в три раза против 1913 года, транспортному вопросу бассейна и особенно выходам из него было посвящено не меньшее внимание, чем раньше.

В дореволюционное время был сделан даже подсчет, правда, очень приблизительный, который, основываясь на бывшем в то время темпе развития углепромышленности, показывал, что Донецкий бассейн является такой мощной грузосозидающей единицей, которая требует для своего беспрепятственного развития, говоря теоретически, постройки по одной новой однопутной дороге ежегодно.<sup>2</sup>

Не мудрено поэтому, что и в последнем плане железнодорожного строительства 1916 г. вопросу железнодорожных выходов из Донбасса было уделено не мало внимания.

<sup>1</sup> В порядке обсуждения. Ред.

<sup>2</sup> См. Ю. И. Успенский, „Будущее железнодорожное строительство, его размеры и порядок осуществления“. Птр., 1916 г., стр. 17.

Действительно, кроме начавшейся уже во время войны постройки линии Гришино—Ровно, представляющей собою выход из Донбасса на запад, в плане 1916 г. мы находим линии: а) Лиман—Орел—Петроград, Донбасс—Москва и Донбасс—Тамбов—Муром—Нижний-Новгород, представляющие собою выходы из Донбасса в Северо-Западный и Центрально-Промышленный районы; б) Выходы из Донбасса на восток нашли отражение в проектах линий Саратов—Миллерово и Саратов—Славянск; в) из Донбасса на юг проектировались линии: на Цареконстантиновку, Мариуполь, Таганрог и Ростов.

Из этого краткого перечня видно, какое внимание уделялось Донбассу в плане 1916 года.

Это окажется неудивительным, если вспомнить, что главнейшие затруднения в перевозках до войны и во время ее оказывались на путях, выходящих из Донбасса.

При рассмотрении плана 1916 г. выясняется, однако, одна главнейшая особенность. В нем отсутствует идея концентрации грузового потока, выдвинутая впервые ГОЭЛРО, идея, преследующая снижение себестоимости перевозок в известных направлениях, что, в свою очередь, может позволить снизить тарифы на некоторые грузы и увеличить район их распространения.

Причины этого лежали, прежде всего, в параллельном существовании в то время частного и казенного железнодорожного хозяйства. Снижение тарифа на некоторых направлениях и таким образом привлечение на них груза имело бы следствием отвлечение груза с параллельных линий и существенное нарушение частных интересов.

Кроме того, оно вносило бы известную неопределенность в будущих предположениях эксплуатации каждой новой линии и делало бы затруднительным финансирование ее частным капиталом. При довоенном положении финансирования нашего строительства, когда две трети нашей сети были построены частными обществами и когда привлечение частного капитала в железнодорожное строительство составляло главнейшую заботу правительства, — всякая идея, существенно нарушающая интересы частного капитала, была заранее обречена на неудачу.

Только революция, следствием которой оказалось полное обобществление железнодорожного хозяйства, — позволила выдвинуть на очередь идею возможной концентрации грузового потока, каковую мы и находим решительно поставленной в плане ГОЭЛРО, выдвинувшем ее в первую очередь для западного и северного выхода из Донецкого бассейна.

В послевоенный период особенно выявляется значение северных выходов из бассейна, что видно из следующих цифр (в тыс. тонн):

Годы	Общий вывоз из бассейна	Из них вывезено на север
1913	19.720	4.550
1925/26	15.320	5.210

Под северным направлением здесь разумеется суммарный вывоз по Курскому, Льговскому, Елецкому и Воронежскому направлениям.

Из приведенных цифр видно, что в то время как в 1925/26 г. общий вывоз из бассейна еще не достиг цифры 1913 г., вывоз на север уже значительно превзошел эту цифру.

Правда, необходимо указать, что цифра вывоза на север в 1925/26 г. хотя и превосходит 1913 г., но еще не является очень угрожающей, так как во время войны закрытие балтийских портов для ввоза иностранного угля значительно подняло эту величину.

Действительно, за военный период вывоз на север определился следующими цифрами: 1914 г.—6.670 тыс. тонн, 1915 г.—7.390 тыс. тонн и 1916 г.—7.800 тыс. тонн

Соответственно с этим за время войны была поднята и пропускная способность вывозящих на север направлений. Пропускная способность главного выхода Москва—Курск была увеличена на 50%, Витебск—Петроград на 51% и т. д.

Хотя во время гражданской войны многие устройства, сделанные раньше для поднятия пропускной способности, и были разрушены, но в настоящее время они почти все уже восстановлены.

Из этих цифр мы видим, что по отношению к вызову на север мы еще имеем некоторую передышку, но передышка эта скоро кончится, а НКПС в своих предположениях считает, что пропускная способность северного выхода из Донбасса уже сейчас требует немедленного увеличения.

Сравнение грузовых потоков за 1913 и 1925/26 гг., выходящих к северу из бассейна, показывает, что главнейшие направления Лиман—Курск—Москва, Лиман—Льгов—Ленинград в настоящее время работают значительно выше довоенного.

Дальнейшие перспективы грузового движения этих направлений, прежде всего, зависят от перспектив вывоза по ним донецкого угля, которые и должны быть здесь рассмотрены.

По плану, разработанному Топливной секцией Госплана, распределение угля по районам, зависящим от интересующих нас железнодорожных направлений, предположено в таких цифрах (в тыс. тонн):

Наименование района	1925/26	1926/27	1930/31	1935/36	1940/41
Центр.-Промышл. район . . . . .	2.200	2.960	4.360	6.540	8.920
В %/0 . . . . .	100	136	199	304	411
Северо-Западный район . . . . .	1.486	1.930	3.490	3.750	4.460
В %/0 . . . . .	100	127	230	246	255
Итого . . . . .	3.686	4.890	7.850	10.290	13.380
В %/0 . . . . .	100	—	212	—	364
Западный район . . . . .	770	870	1.280	1.920	2.130
В %/0 . . . . .	100	113	166	243	276

Уголь в Центрально-Промышленный район попадает преимущественно через Курское направление, и только незначительная его часть (17%) через Воронежское. В Северо-Западный район на Ленинград в настоящее время уголь идет через Льгов—Брянск—Витебск, хотя это направление короче Курского в действительности меньше чем на 10 верст.<sup>1</sup> Уголь, идущий в Западный район, всецело останется за Витебским направлением.

<sup>1</sup> Тарифное расстояние от Дебальцево до Ленинграда через Москву длиннее такового же через Витебск на 29 км, но при этом длина пробега в Московском узле принята более действительной на величину около 21 км.

Из таблицы видно, что один только рост перевозок угля, который к 1930/31 г. превысит более чем вдвое то количество, которое имеется сейчас, а к 1940/41 г. в 3—3,5 раза, неминуемо заставляет ставить немедленно вопрос об усилении северных выходов из Донбасса. С этим положением все согласны, но способы, предлагаемые для этого весьма различны.

Прежде чем перейти к рассмотрению существующих проектов разрешения вопроса выходов из Донбасса на север, необходимо указать на две идеи, выдвинутые современной технической мыслью при решении вопросов большого товарного движения.

Первая — идея концентрации грузового потока, дающего удешевление себестоимости перевозок, вторая же — совместимость пассажирского и товарного движения.

Остановимся в нескольких словах на освещении второй идеи.

В эксплуатационном отношении существует значительное противоречие между товарным и пассажирским движением. График пассажирского движения имел всегда естественное предпочтение перед графиком товарного. На каждой линии всегда наносится сначала график пассажирского движения и только в оставшиеся свободные промежутки времени наносятся товарные поезда.

Движение пассажирских поездов и их график подчинены своим законам, резко отличным от движения товарных поездов. Распорядитель пассажирского движения значительно более стеснен, чем распорядитель товарного. Требования обязательного согласования пассажирских поездов скрещивающихся линий, требования приурочивания прихода пассажирских поездов в большие центры в утреннее время и ухода отсюда в вечернее (скорые и курьерские поезда из Москвы и Ленинграда, Киева, Харькова), различная скорость пассажирских поездов в зависимости от их назначения (курьерские, скорые, почтовые, товаро-пассажирские), — составляют совершенно особые условия для их движения. При густом пассажирском движении график их занимает значительное время суток и притом зачастую разбросанное. В графике линии пассажирских поездов, благодаря их большей скорости, идут значительно более круто, чем линии товарных поездов. Товарные поезда, для пропуска пассажирских, должны простаивать на станциях и тем терять коммерческую скорость.

Главнейшее условие наиболее выгодного движения товарных поездов, — это минимум простоя на промежуточных станциях, что достигается параллельностью графика товарных поездов.

Чем больше количество пассажирских поездов проходит по участку, тем больше будет количество задержек для товарных поездов и тем больше будет падать коммерческая скорость товарных поездов. В этом заключается главнейшее противоречие между товарным и пассажирским движением на одном и том же участке.

Поэтому при наличии большого пассажирского и большого товарного движения лучшим решением для урегулирования движения и его удешевления — будет разделить эти два рода движения и окончательно выделить то и другое на самостоятельные пути.

Эта цель может быть достигнута или выделением на одной и той же линии товарного от пассажирского движения на отдельные пути (постройка третьих и четвертых путей, чему мы имеем многие примеры в Америке)

или специализация отдельных параллельно идущих линий под то или другое движение.

Так как в направлении выходов из Донбасса на север имеется наряду с товарным и большое пассажирское движение, то при рассмотрении каждого из предложенных решений придется коснуться и этого вопроса.

В настоящее время предложено четыре решения вопроса усиления в период генплана северных выходов из Донбасса.

Первое решение — ЦУЖЕЛа — оперативного органа НКПС, который считает, что будущему вывозу удовлетворит соответственное усиление существующих железнодорожных направлений и введение более мощных паровозов, предполагаемых в период генплана, именно серии „Т“, мощность которой считается на 30% более существующего в настоящее время наиболее тяжелого паровоза „Э“, и серии „А“, мощность которой проектируется в два раза больше „Э“.

Предположения ЦУЖЕЛа не имеют в виду концентрацию грузового потока и строятся на полном использовании пропускной способности каждого направления с возможным его усилением.

Для направления Донбасс — Москва предположено:

Усиление направления Лиман—Курск—Москва, со смягчением профиля до 0,06, оценивающееся в . . . . .	100 млн. руб.
То же для направления Попасная — Купянск — Валуйки — Елец — Москва . . . . .	79 „ „
Итого . . . . .	179 млн. руб.
За вычетом стоимости снимаемых рельсов . . . . .	160 „ „

Сравнивая указанную стоимость со стоимостью постройки новой магистрали, которую НКПС принимает в 165 млн. руб., ЦУЖЕЛ приходит к заключению о предпочтительности усиления существующих направлений перед постройкой новой дороги.

Не касаясь подробно расчетов ЦУЖЕЛа, которые вызывают большие сомнения в исчислении стоимости отдельных устройств, следует отметить, что приблизительная проверка роста грузооборота с расчетом удовлетворить этот грузооборот введением тяжелых паровозов „А“ и „Т“, использование которых возможно только при введении усиленной тяжки и автотормозов, — заставляют сомневаться, чтобы постройка тяжелых паровозов и введение тяжелой тяжки поспели к тому сроку, когда грузооборот будет требовать введения этих тяжелых паровозов.

Для удовлетворения вывоза на Ленинград НКПС выдвигает два предположения: 1) усиление Витебского направления с укладкой второго пути от Льгова до Навли, смягчение профиля участка Основа — Брянск и восстановление второго пути от Брянска до Витебска с введением на этом направлении паровоза „А“, 2) достройку линии Унеча — Ворожба и постройку второго пути Люботин — Ворожба. В том и другом случае предполагается необходимым устройство второго пути на всем протяжении от Витебска до Ленинграда.

Стоимость исполнения работ первого предположения определяется в цифре 12 млн. руб. (при чем стоимость смягчения профилей не подсчитана), стоимость второго пути Витебск — Ленинград около 25 млн. руб., т.-е. всего свыше 37 млн. руб., стоимость второго предположения не выявлена.

Стоимость необходимого усиления Витебского направления не вошла в сравнение со стоимостью устройства новой магистрали, но если приплюсовать таковую к тем 160 млн. руб., в которые оценивается приспособление направления Москва — Донбасс, то общая сумма приспособления существующих дорог, очевидно, окажется выше стоимости постройки новой магистрали.

На ряду с такими предположениями в перспективный пятилетний план НКПС внесена постройка вторых путей на участках Белгород — Купянск и Кашира — Павелец, — всего около 373 км, что должно обойтись не менее 17 млн. руб.; эти вторые пути, очевидно, служат также к разрешению вопроса вывоза из Донбасса на север, и должны отпасть при решении вопроса о принципе концентрации грузового потока.

Главнейшей неясностью проекта ЦУЖЕЛа является отсутствие подсчета себестоимости перевозок, которая при раздроблении грузового потока по нескольким направлениям должна оказаться более высокой, чем при концентрации его.

Единственное же преимущество усиления существующих направлений перед постройкой новой дороги ЦУЖЕЛ видит в возможности постепенного вложения средств и их использования.

Вторым решением вопроса выходов из Донбасса на север является электрификация линии Лиман — Харьков, Курск — Москва.

Так как этот проект получил в печати достаточное освещение, то останавливаться на его детальном изложении нет надобности.

Положительной стороной этого проекта является возможность постепенного вложения средств и их использования, начав с электрификации наиболее трудных участков.

Принятая система сдвоенного электровоза, могущего везти или легкие товарные поезда или тяжелые, также позволит постепенно использовать введение усиленной стяжки.

Однако, соединение большого пассажирского и товарного движения заставило группу составителей проекта электрификации<sup>1</sup> прибегнуть к составлению проекта пачкообразного графика тех и других поездов, с установлением промежутка времени между двумя следующими друг за другом пассажирскими поездами в 10 мин. и между товарными в 15 мин. Принимая во внимание всегда возможную задержку как пассажирских, так и товарных поездов по разным причинам и те коренные противоречия пассажирского и товарного движения, которые изложены выше, никогда нельзя рассчитывать на возможность практического выполнения теоретического графика, а следовательно, и на ту пропускную способность, на какую рассчитывают авторы проекта. Кроме того, повидимому, авторами взят слишком скромный расчет пассажирского движения.

Эти соображения заставляют смотреть на электрификацию Курского направления не как на коренное решение проблемы выходов из Донбасса на север, а как на некоторый промежуточный его этап.

Третьим решением вопроса выхода из Донбасса на север является сооружением новой магистрали Донбасс — Воронеж — Коломна — Москва, по техническим условиям сверхмагистрали.

Этот проект является коренным и, пожалуй, лучшим решением всей проблемы.

<sup>1</sup> Таковой является проектная группа при правлении Московско-Курской жел. дор.

Транзитное пассажирское движение останется на старых линиях. Новая линия будет иметь только местное пассажирское движение, которое может идти по графику товарного. При этом все поезда идут параллельным графиком, и таким образом получается наивысшая коммерческая скорость. Узловых станций, которые, главным образом, задерживают товарные поезда и понижают их коммерческую скорость, — предвидится только три.

Профиль проектируемой линии весьма благоприятен и позволит иметь наименьшую себестоимость перевозок.

Однако, в современных условиях, этот проект едва ли должен быть принят к немедленному исполнению по причинам, которые будут освещены ниже.

Четвертое решение усиления выходов из Донбасса на север заключается в предложении инж. Заорского о переделке под сверхмагистраль существующего Купянск — Елецкого железнодорожного направления. Этот проект эскизно разработан группой инженеров Днепростроя. Изучая профиль существующих линий и карту в горизонталях, инж. Заорский пришел к заключению о возможности переделки всего направления под сверхмагистральные условия, с некоторыми достройками и отклонениями существующих линий. Проект предлагает: а) постройку участка Лиман — Купянск по долине Оскола, около 80—90 км; б) переделку существующей линии Купянск — Валуйки и Валуйки — Елец на уклон 3‰, что до Старого Оскола на протяжении 203 км не представляет никаких затруднений; в) далее, автор проекта считает возможным с некоторыми, весьма небольшими отклонениями от существующей линии, дойти до ст. Астапово. Далее, строится новый участок до ст. Кремлево, используется участок существующей дороги до ст. Михайлово, строится новый участок Михайлово — Коломна и, далее, линия выходит на трассу магистрали Москва — Донбасс.

Инж. Заорский полагает, что предлагаемое им направление возможно пройти с руководящим уклоном 3‰, за исключением двух участков с местными уплотнениями: Старый Оскол — Касторная и Михайлово — Кремлево.

Инж. Заорский предлагает, строя новую линию по указанному направлению, не трогать существующую линию, а в местах предполагаемых смягчений уклонов идти по берме существующей дороги, или в близком от нее расстоянии. Тогда существующая линия может служить вторым путем и может быть использована на протяжении 456 км, как второй путь. При таком способе постройки может быть использована некоторая часть существующих искусственных сооружений, путевых и станционных устройств.

По исчислению автора проекта стоимость его без подвижного состава составит 141 млн. руб.

Для сравнения результатов, какие окажутся для перевозок, авторы взяли грузовой поток 1930/31 г. и подсчитали себестоимость перевозок в трех предположениях:

а) При отсутствии сверхмагистрали . . . . .	101,1 млн. руб.
б) При постройке сверхмагистрали Родаково — Воронеж — Коломна — Москва . . . . .	95,3 " "
в) При постройке Лиман — Купянск — Елец — Коломна — Москва . . . . .	89,8 " "

Себестоимость перевозок, включая процент на затраченный капитал, по исчислению составителей проекта соответственно составит 0,52; 0,36 и 0,35 коп. с тонно-километра.

Как видно из приведенных данных, проект перестройки направления Купянск — Елец является чрезвычайно заманчивым. Он еще более является интересным, если принять во внимание возможность постепенного проведения его в жизнь.

Однако, в настоящее время проект этот является только кабинетным, и возможность проведения его в жизнь должна быть проверена полевыми изысканиями.

Все указанные проекты и предложения в настоящее время далеко не в равной степени обработаны и готовы. Если одни из них, как, например, проект электрификации Курской ж. д. и проект новой магистрали Москва — Донбасс, уже достаточно продвинуты и близки к окончательному выявлению будущих результатов исполнения, — то, наоборот, другие, как предложения НКПС или предложения инж. Заорского, находятся в стадии только первоначальной технической мысли, нуждающейся или в основательных полевых изысканиях (переделка Купянско-Елецкого направления), или в дальнейших подсчетах соответствия предполагаемых работ нарастающему грузовому потоку (предположения НКПС). Но во всех проектах является неразработанным вопрос обследования переходного периода между существующим положением и сроком окончания того или иного цикла работ. Несомненно, что для удовлетворения растущим нуждам движения в этот период придется делать те или иные работы, класть те или иные заплаты, которые после окажутся или совершенно ненужными, или будут использованы в очень малой степени. Задачей наиболее рациональной проектировки окажется возможное сокращение этих ненужных работ и комбинирование мероприятий таким образом, чтобы наибольшее количество вложенных средств не оставалось мертвым капиталом в дальнейшем.

Разработка переходного периода отсутствует во всех проектах и по заданию Госплана СССР находится в дальнейшем изучении различными органами. Кроме того, и различные элементы уже разработанных проектов проделаны при различных предположениях и пока не поддаются сравнению (напр., развитие станции различных направлений).

С этой точки зрения в настоящее время едва ли можно высказаться определенно за тот или иной проект, и характер оценки различных предложений может носить только личный и индивидуальный характер.

Исходя из сказанного, позволяем себе высказать свое личное мнение о всех имеющихся предложениях, поскольку они выявлены в настоящее время.

Прежде всего, казалось бы, следует окончательно отвергнуть предложение НКПС о возможном усилении уже существующих линий укладкой вторых путей и достройкой некоторых западных линий, — как задачу разрешения вопроса о выходе из Донбасса на север.

Это предложение, базирующееся на идее раздробления грузового потока, а не его концентрации, совершенно расходится с идеей наимень-

ших расходов эксплуатации. Укладка вторых путей на таких трудных участках, как Белгород — Купянск, Павелец — Кашира, Харьков — Льгов даст очень дорогую эксплуатацию. Переделка и смягчение профилей этих участков без изменения трассы едва ли окажется возможным, а без этого придется пользоваться поездами малого веса, т.-е. работать в будущем дорого. Разнообразие профилей, входящих в общее направление движения, вызовет необходимость усиленного развития сортировочных станций, что весьма удорожит общую стоимость работ. Наконец, трудные профили участков дадут их общую ограниченную пропускную способность и, весьма возможно, что в конце периода генерального плана, или тотчас же по его истечении, станет вновь вопрос о коренном решении всей проблемы, при чем неуклонно придется все-таки прибегнуть к сооружению новой магистрали. Однако, в этом последнем случае, большинство ранее построенных вторых путей окажутся уже совершенно ненужными и будут или разобраны или останутся для потомков памятником технико-экономической неадаптивности современного поколения в решении важных железнодорожных вопросов, чему, к сожалению, имеется много примеров в истории нашего железнодорожного строительства.<sup>1</sup>

Из остальных проектов необходимо рассмотреть отдельно проект электрификации Курского направления и отдельно проект устройства новой магистрали или переделки Елец — Валуйского направления.

Несомненным достоинством первого проекта является сравнительно быстрое его исполнение, возможность постепенного вложения средств и громадное общекультурное значение всего проекта для всей страны, позволяющее электрифицировать не только самую линию железной дороги, но и всю полосу территории, прорезаемую более чем на тысячу верст железной дорогой.

Однако, соединение громадного пассажирского движения и не менее громадного товарного движения дает весьма существенные ограничения пределу пропускной способности этого направления. Необходимость установления параллельного пачкообразного графика для того и другого движения также должна существенно понизить предполагаемую пропускную способность всего направления. К тому же надо заметить, что трудный профиль всего направления, понижение коммерческой скорости товарного движения вследствие соединения товарного и пассажирского движения и присутствия многих узлов не позволит иметь той дешевой себестоимости перевозок, которую можно достичь при исполнении других проектов.

Эти обстоятельства, вероятно, не позволят пропускной способности электрифицированного направления оказаться достаточной вплоть до 1945 или 1950 года, как то предполагает проект Московско-Курской ж. д.; и может оказаться, что уже к началу следующего за генпланом периода или даже в конце его придется вновь ставить вопрос о коренном решении проблемы, которая заключается в создании самостоятельного грузового направления с легким профилем и без большого пассажирского движения.

<sup>1</sup> Достаточно вспомнить совершенно нелепое сооружение двухпутной линии Никитовка — Очеретино, закрытой за ненужностью тотчас после своего сооружения. Ненужные вторые пути, напр., Орел — Брянск и мн. др.

Таким образом, электрификация Курского направления окажется не коренным решением проблемы, а только промежуточным звеном этого решения.

Является вопрос, не окажутся ли, в случае создания отдельного грузового направления, как и в предыдущем случае, напрасными те затраты, которые будут сделаны для электрификации Моск.-Курск. ж. д.?

На этот вопрос следует ответить совершенно отрицательно. Потребление электрической энергии в районе, прорезываемом дорогой к тому времени, несомненно, настолько вырастет, что централи, сооруженные для питания дороги, конечно, не останутся без работы. Не окажутся напрасными и затраты на чисто железнодорожные сооружения, так как даже со снятием всего угольного транзита дорога, согласно схеме грузооборота, разработанного Моск.-Курской ж. д., будет иметь грузооборот свыше 5.720 тыс. тонн на километр, при колоссальном пассажирском движении, что будет вполне оправдывать электрификацию этой дороги, а громадное пассажирское движение этого направления будет пользоваться преимуществами скорости, которую дает электрификация.

Создание нового исключительно грузового направления охватывается двумя проектами: созданием самостоятельной магистрали Москва — Донбасс или переделкой Елец — Валуйского направления. Общность того и другого проекта заключается в возможности свести к минимуму пассажирское движение на том и другом, и таким образом, исключив возможность задержки товарных поездов пассажирскими, достигнуть наибольшей коммерческой скорости, следствием чего явится удешевление эксплуатации. Благодаря этому же обстоятельству, в связи с легким профилем дороги, предполагается очень высокий предел пропускной способности, вполне обеспечивающий все направление на возможно доступный учету период времени.

Однако, за весьма малой разработанностью предложения о переделке Валуйско—Елецкого направления в настоящее время возможно говорить только о проекте новой дороги Москва — Донбасс.

Этот проект, имея за собой все преимущества в смысле технического и эксплуатационного решения основной задачи — вывоза угля из Донецкого бассейна на север в Центрально-Промышленный район и Ленинград, не имеет, однако, того значения для прорезываемого района, как электрификация. Местное значение этой дороги охватывается только южной ее частью, до Воронежа; вторая же, северная ее часть, никакого местного значения не имеет, так как идет по местности, вполне обслуженной железными дорогами.

К недостаткам этого проекта следует отнести: во-первых, некоторое удорожание себестоимости перевозок по сравнению с другими проектами вследствие того, что грузооборот этой дороги, как самостоятельной, вновь сооруженной, должен будет оплачивать расходы, не зависящие от движения, которые являются новыми по сравнению с электрифицируемым направлением, где они все равно уже существуют; во-вторых, самое главное — это достаточно продолжительный срок исполнения сооружения, обусловливаемый нашими финансовыми и производственными возможностями, необходимость полностью вложить в предприятие весь капитал, чтобы начать извлекать из него пользу. По самым скромным подсчетам этот срок должен определяться в 6—7 лет, в продолжение каковых

окажется совершенно невозможным оставить без усиления нашу сеть и придется произвести те или иные, быть может впоследствии ненужные затраты.

Электрификация позволит скорее извлечь пользу из затрачиваемого капитала, так как электрифицировать дорогу можно будет постепенно, начиная с наиболее затрудненных ее участков.

В окончательном выводе, по моему мнению, надо остановиться на проекте электрификации Московско-Курского направления, как на современном способе разрешения проблемы выходов на север из Донбасса, но следует иметь в виду, что это решение временное, не более как на 15 лет, и потому коренное решение проблемы, в смысле создания самостоятельного, исключительно грузового направления, никоим образом не должно забываться, а наоборот, должно изучаться самым тщательным образом, чтобы быть совершенно готовым к началу исполнения в любой момент, когда развитие движения поставит его на очередь.

При этом во всяком случае нельзя отвергать без тщательных технических изысканий предложение о постепенном приспособлении под большое товарное движение Елецко — Валуйского направления, как сулящее слишком много выгод при сравнительно небольших затратах и при возможности постепенности вложения средств для своего исполнения.

В заключение необходимо сказать, что с решением вопроса необходимо всемерно спешить. Жизнь не терпит и всякое промедление вызовет только излишние расходы. Это следует помнить работникам НКПС. До сих пор работа по проектировке северных выходов из Донбасса ведется ими весьма разрозненным фронтом и вяло.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> См. заметки по этому поводу в „Экон. Жизни“ от 26 ноября 1927 г.