

Кратчайшее направление для южных горнозаводских грузов в Центральный район ¹

Вопрос увеличения вывоза на север промышленных продуктов горнозаводского юга не получает надлежащего разрешения, несмотря на всю актуальность вопроса. Все железнодорожные линии, выходящие на север и северо-запад из Донецкого бассейна, загружены полностью; дальнейшее повышение вывоза граничит с невозможностью вследствие одновременного и согласованного заполнения у выходящих железных дорог как провозной, так и пропускной способности, и если первая может быть увеличена путем назначения дополнительного подвижного состава, то вторая требует крупных затрат для усиления как линий, так и узлов.

Затруднения с вывозом на север продуктов горнозаводского юга начинаются со времени начала существования южно-русской горной промышленности, совпадающего с постройкой первых железных дорог, связавших Донецкий бассейн со всей страной.

Железнодорожное развитие и строительство всегда шли лишь вслед за ростом промышленности в Донецком бассейне, всегда отставая и не удовлетворяя потребностям вывоза, особенно зимой. Это продолжалось 50 лет, наблюдается последние 2—3 года и будет продолжаться и впредь, если будут повторены те же ошибки или приняты запоздалые меры, которые имели место раньше.

Достаточно проследить за исторически поучительным опытом последнего довоенного десятилетия, чтобы убедиться в этом.

1906/7 годы проходили под знаком чрезвычайного напряжения работы железных дорог, вывозящих горнозаводские грузы из Донецкого бассейна. Все нажимы на б. М-во Путей Сообщения, которые производили харьковский Горнозаводский комитет и Совет съезда горнопромышленников юга, приводили лишь к усилению провозной и пропускной способности углевозных дорог. Но из работы их стало ясным, что все меры в этом направлении едва успевают за предъявляемыми требованиями на перевозки и что они уже упирались в невозможность дальнейшего увеличения провозоспособности.

Действительно, работа двух углевозных магистралей: Авдеевка—Екатеринослав в западном направлении и Славянск—Лозовая в северном достигли 48 пар товарных + 6 пассажирских поездов в сутки, что являлось пределом для двупутных блокированных участков; двупутная линия Попасная—Купянск работала с напряжением в 32 пары, упираясь в две

¹ Статья печатается в дискуссионном порядке. Редакция считает, что проблема кратчайшего направления для горнозаводских южных грузов в центральный район, выдвигаемая автором, не дает экономически целесообразного решения вопроса. Р е д.

худосочные линии Купянск—Белгород и Купянск—Елец, которые с трудом воспринимали пред'являемый поток грузов.

Под таким давлением фактов была разрешена в 1908 г. постройка новой углевозной магистрали Северо-Донецкой, открытой для движения в 1911 г. и снявшей с загруженных старых дорог половину работы. Министерство было в унынии от падения перевозок, но жизнь доказала неосновательность этого: уже в 1913 г. притихшая работа казенных углевозных магистралей почти восстановилась, а общие перевозки вместе с Северо-Донецкой ж. д. были таковы, что их старые дороги не смогли бы сами выполнить. В 1915/16 г. перевозки по старым дорогам по количеству поездов восстановились полностью, а по размерам перевозок превзошли довоенные, а Северо-Донецкая дорога оказалась загруженной до заполнения всей своей провозной и пропускной способности, вывоза из Донецкого бассейна в Харьковский узел ежедневно 1.800 вагонов груза. И эти перемены имели место на протяжении всего 5 лет.

Позволительно задать вопрос: что было бы, если бы не была построена Северо-Донецкая дорога?

Но работа углевозных дорог для снабжения Центрального района упиралась тогда в Московско-Курскую ж. д., которая в течение десятилетия непрерывно улучшалась, но в итоге продолжала служить тормозом для работы выходящих из Донецкого бассейна линий.

Поэтому уже во время войны были выдвинуты два новых варианта удовлетворения вывоза из Донецкого бассейна горнозаводских продуктов на север, построенных на опыте работы Донецкой дороги: 1) сооружение самостоятельной новой линии Донецкий бассейн—Москва, для чего предполагалось организовать новое железнодорожное общество, и 2) сооружение линии Донецкий бассейн—Ленинград, что намеревались осуществить два общества существовавших железных дорог: Северо-Донецкой и Московско-Виндаво-Рыбинской. Для первой дороги намечалось направление Луганск—Воронеж—Коломна—Москва, а для второй Лиман—Купянск—Щигры—Орел—Новгород—Петроград. Ни одна из этих дорог или частей их осуществлена не была.

В настоящее время наблюдается повторение прошлого. Донецкая дорога так загружена вывозом горнозаводских продуктов на север и северо-запад, что справиться с ними не может и вынуждена сокращать у себя пассажирское движение. У старых углевозных дорог Славянск—Лозовая—Харьков и Попасная—Купянск—Белгород есть возможность увеличить свои перевозки, но все они, вместе с тем, что дает мощная линия Лиман—Харьков, упираются в Курске для Центрального района в Московско-Курскую ж. д., которая полностью принять их вывоз не может. Так как это направление является кратчайшим, то Московско-Курская дорога работает с полным напряжением и не в состоянии перевезти все то, что ей может быть пред'явлено в Курске. Самостоятельная внутренняя работа этой дороги чрезвычайно велика, пассажирское транзитное и местное движение является наибольшим из других аналогичных дорог, и общая работа ее выходит за пределы того, что может быть выполнено двупутной магистралью с тяжелым профилем, хотя и хорошо оборудованной с точки зрения пропускной способности.

Но больше всего затруднений, и затруднений непреодолимых, представляет северный участок Московско-Курской ж. д. от Тулы до Москвы

в силу зонности пригородного пассажирского движения, которое по известным причинам склонно к дальнейшему значительному росту.

Выходом из этих затруднений являются следующие мероприятия, проектируемые и разрабатываемые в настоящее время.

I. Усиление провозок по Московско-Курской ж. д. путем смягчения профиля переустройства узлов и увеличения пропускной способности, что выдвигается НКПС и признается им на первое время достаточным.

За отсутствием цифр и данных трудно высказывать решительное суждение по этому вопросу. Несомненно, что это привычный путь железных дорог в узком смысле этого слова, а не коренное мероприятие планового характера. Краткие факты из прошлого, на что только что было указано, подтверждают это. „Донецкий бассейн — это такой резервуар энергии, что для его использования и возможности развития надо каждый год строить по однопутной вывозной из него железнодорожной линии“ — так говорили промышленники в довоенное время, это подтверждается и теперь, но к этому было глухо б. Министерство Путей Сообщения.

Если исходить из положения, что Московско-Курская ж. д. уже теперь не удовлетворяет пред'являемым перевозкам, что время перестройки и развития потребует нескольких лет, что в течение этого периода провозная работоспособность дороги не сможет увеличиваться, а скорее ослабнет, что полный успех от этого получится лишь тогда, когда все работы будут закончены, что после перестройки и усиления все неудобства из-за большого количества узлов и плотного пассажирского движения останутся неустраненными, и если не забыть, что „Курское направление“ отнюдь не является кратчайшим направлением из Донецкого бассейна до Москвы, то выдвигаемую меру можно оправдать только при наличии исключительной финансовой выгоды или при отсутствии возможности поступить иначе. Только при полном отсутствии других, более надежных способов коренной помощи в этом вопросе можно пойти по этому пути, не забывая, что недостаточность и кратковременность действия его осуждены железнодорожной историей. Надлежит отметить, что это направление в настоящее время является самым длинным (Лиман—Москва=965 км.), а со смягчением профиля станет еще более длинным.

II. Усиление пропускной способности второго северного маломощного направления, пока несуществующего в кратчайшем направлении и являющегося факультативом для основного потока горнозаводских грузов: Купянск—Валушки—Узловая с постройкой короткой линии Узловая—Венев (52 км.) для выхода на Каширу — Москву по Рязанско-Уральской ж. д.

Несомненно, что это может оказать некоторую временную помощь основному, пока Курскому направлению, сняв с него 200—300 вагонов, как максимум, и только после основательного переустройства всего направления и развития узлов. Недостаточность этого мероприятия, могущего отсрочить коренное разрешение вопроса лишь на несколько лет, подробно разобрана Ю. И. Успенским¹, и с этим нельзя не согласиться. Расстояние этого направления (Попасная—Москва=945 км.) также не

¹ „Современное положение проблемы железнодорожных выходов из Донбаса на Север“. „Плановое Хозяйство“ № 2. 1928 г.

является кратчайшим, равняясь примерно „Курскому или Воронежскому“ направлению с большим числом слабо развитых узлов.

III. Электрификация железных дорог от Лимана до Москвы, при чем этому вопросу уделяется максимум внимания и в печати и на с'ездах.¹

Несомненно, что это мероприятие более основательно разрешает вопрос, чем усиление провозной и пропускной способности Московско-Курской ж. д., о котором только что было сказано. Но, несмотря на все достоинства этого решения, трудно согласиться, что оно является наиболее целесообразным и легко выполнимым, по следующим главным основаниям:

1. Курское направление не является кратчайшим для горнозаводских грузов из Донбасса в Центральный район.

2. Московско-Курская дорога требует исправления профиля и еще большего поэтому удлинения для возможности осуществить электрическую тягу всех поездов.

3. Полная загруженность этой дороги местными перевозками и пассажирским движением заставляет не нагружать ее массовыми транзитными грузами, а снимать их для обеспечения возможности удовлетворять местным нуждам и прочим перевозкам, помимо горнозаводских.

4. Развитие узлов Курского направления требует больших затрат и сноса строений в заселенных пунктах, не устраняя вредного влияния на успешность железнодорожных перевозок и усиливая жилищную нужду, и без того обостренную.

5. Электрификация требует затраты громадных средств порядка 300 миллионов почти одновременно для своего осуществления, не давая в итоге приращения железнодорожной сети. Цифра расхода по электрификации 300 млн. рублей значительно превышает основную стоимость электрифицируемых дорог вместе с их пассажирским и товарным подвижным составом, стоимость коего составляет от 50 до 70% общей стоимости. Стоимость электрификации на километр выражается цифрой 325.000 рублей, а стоимость подлежащих электрификации дорог и их подвижного состава составляет на тот же километр для Московско-Курской жел. дор. $88 + 60 = 148$ тыс. р. Донецкой $69 + 32 = 101$ тыс. р., Южных $54 + 27 = 81$ тыс. рублей.

6. Обязательным условием электрификации является одновременное сооружение двух новых электрических центральных станций в Курске и Туле и значительное усиление строящихся и построенных станций близ Москвы, Харькова и в Донбассе, существующая выработка электроэнергии коих совершенно недостаточна для осуществления электрификации магистральной железной дороги.

7. Отсутствие плановости и невозможность постепенного осуществления электрификации столь большой линии, как Лиман—Москва (965 км), полностью зависящей от заграничных заказов, не говоря уже о нежелательности расходовать средства на это.

¹ 1) Н. П. Садиков. „Электрификация магистрали Москва—Курск—Донбасс“, „Плановое Хозяйство“ № 10, 1927 г. 2) Б. Н. Широкогоров. „Перспективы введения электрической тяги на магистрали Москва—Курск—Харьков—Донбасс“, „Вестник Инженеров“, 1928 г. №№ 2 и 3. 3) Б. Н. Лебедев. „Электрификация Московско-Курской магистрали“. Доклад соединенному IV теплотехническому и IX электротехническому с'ездам в Москве в мае 1928 г.

8. Длительный срок осуществления (4—5 лет), в течение коего работоспособность Курского направления не может быть усилена, а может подвергнуться ослаблению, что совершенно недопустимо, и невозможность осуществления частичной электрификации отдельных участков Курского направления, так как только осуществление электрификации всей Московско-Курской ж. д. сможет дать эффект увеличения перевозок продуктов промышленности горнозаводского юга в Центральный район.

9. Необходимость одновременно с электрификацией перехода товарного подвижного состава на автоматическое торможение и даже на усиление сцепных приборов, без чего неосуществимо ведение больших составов товарных поездов, являющееся обязательным при электрификации.

10. Отсутствие опыта и кадра высшего и среднего командного состава, необходимого для эксплуатации электрических мощных железных дорог значительного протяжения и с ответственной, большой напряженной пассажирской и товарной работой.

11. Получение, в итоге электрификации Курского направления, единственной мощной магистрали для связи Центра с Югом, при отсутствии факультатива и резерва на соседних кружных линиях, только удовлетворяющих своим местным нуждам и не могущих, даже в случае закрытия этой работы, выполнить в сумме половины перевозок, ожидаемых по Курскому направлению после его электрификации.

12. Соображения военного вредительства, чрезвычайный ущерб от него и затруднительность относительно скорой ликвидации его результатов и даже случайных аварий.

Можно не разделять некоторых из этих соображений, но нельзя признать их необоснованными. Даже если финансовые затруднения не считать стоящими на первом плане по обстоятельствам настоящего момента и мобилизацию капитала не менее, чем в 300 млн. рублей, осуществимой в предстоящие 2—3 года для выполнения заграничных заказов и внутренних работ, то без перехода на автоматическое торможение товарных поездов результат электрификации не может дать ни того технического, а тем более экономического эффекта, которые выводятся, как непреложные, сторонниками электрификации Курского направления. Их предложения и расчеты, имеющие много условных предположений, совершенно неразработанных и априорных, особенно в экономическом освещении вопросов выгоды, в условиях нашей действительности нельзя считать реальными, ибо нельзя ко времени окончания электрификации переделать или построить новый товарный подвижной состав для силы тяги по сцепке в 50 тонн электровозами в 4.000 НР. А исчисленный только при таких предпосылках коэффициент эксплуатации электрифицированной магистрали в 45—50%, не считая затрат на товарный вагонный парк, ставит под сомнение и самый вопрос о высокой рентабельности электрификации.

IV. Сооружение новой железной дороги магистрального типа для самостоятельного массового вывоза горнозаводских грузов из Донецкого бассейна, или „сверхмагистрали“, как принято в последнее время называть такую дорогу. Такая новая магистраль для снабжения Москвы и Центрального района продуктами горнозаводского юга предполагается осуществимой в двух вариантах: 1) от Луганска (или Родаково), через

Старобельск — Воронеж — Коломна — Московское окружное кольцо (это и есть тот вариант, который выдвигался московскими финансовыми кругами в 1915/16 г.) или 2) Лиман — Купянск — Елец — Коломна — Московское кольцо, являющийся новым предложением, соединяющим начало довоенного варианта б. О-ва Северо-Донецкой ж. д. и конец только что упомянутого московского.

Первый из этих вариантов изложен проф. Л. Н. Бернадским¹, полагающим, что вопрос признания такой трассы наивыгоднейшей можно считать окончательно решенным, и что она является во всех отношениях абсолютно наилучшей.

Второй вариант кратко очерчен А. Заорским², представившим подробные расчеты его эксплуатационной целесообразности и наибольшей выгоды в смысле самого высокого коэффициента эксплуатации в сравнении с предыдущим и в сравнении с вариантом электрификации Курского направления. К тому же вариант А. Заорского требует и наименьших строительных затрат.

Эксплуатационные расстояния этих трех вариантов представляются в следующем виде:

1) Лиман — Харьков — Курск — Москва 965 километров (что при смягчении подъемов должно увеличиться на 15—25 км.).

2) Луганск или Родаково — Воронеж — Коломна — Москва 963 км. (что кажется нам преувеличенным и по сравнению с воздушной линией равно 119%).

3) Лиман — Купянск — Елец — Коломна — Москва 929 км. (что в сравнении с воздушной линией равно 118%).

Идеально кратчайшее расстояние от Донбасса до Москвы, считая исходным пунктом Лиман, равно 708 км., а с прибавлением тех же 19% на развитие уклонов составит всего 842 километра.

Уже одно это сопоставление заставляет усомниться в том, что только с точки зрения расстояния ранее приведенные два варианта новой магистрали Донбасс — Москва являются наилучшими и наиболее целесообразными.

Но кроме этого коренного недостатка, оба варианта новой сверхмагистрали имеют еще следующие отрицательные стороны:

1) ни одна из них не дает удовлетворения проблемы в плановом смысле сооружения, или другими словами, только сооружение всей целой новой, проектируемой линии облегчает Курское направление и позволяет снять с Московско-Курской дороги горнозаводские грузы;

2) оба варианта требуют одновременного вложения всей строительной стоимости и мобилизации основного капитала полной стоимости их в течение срока сооружения, т. е. в течение 3 лет, а частичное осуществление их не дает ожидаемого результата;

3) оба варианта неизбежно получают в себе внутренние узлы с значительной работой и отщеплением части потоков горнозаводских грузов в сторону и дадут некоторое количество грузов кратчайшего направления их в Москву; все это приведет к снижению эксплуатационных эффектов

¹ „Сверхмагистраль Москва — Донбасс“. „Транспорт и Хозяйство“ № 1—2. 1927 г.

² „Электрификация Курского направления перевозок Донбасс — Москва или же электрификация сети железных дорог Донбасса“ „Плановое Хозяйство“ № 4. 1928 г.

в работе такой сверхмагистрали, понижая коммерческую скорость поездов;

4) проходя через крупные населенные пункты и являясь кратчайшим направлением для связи центра с югом, оба варианта привлекут к себе значительную пассажирскую работу, что не вполне увязывается с крупной массовой перевозкой горнозаводских грузов, мешая одно другому в эксплуатационном смысле;

5) оба варианта пересекают значительное количество более крупных и средних рек и железнодорожных линий, при чем последнее является соблазном для образования узлов, передаточных пунктов и работы в кратчайшем направлении, что в итоге затруднит и ухудшит выполнение прямой задачи — быть сверхмагистралью для массовых транзитных грузов, перевозимых с возможно большей скоростью и наилучшим оборотом подвижного состава.

Трудно оправдать уклонение этих вариантов от прямой цели — служить задаче ближайшей связи Москвы и Донецкого бассейна. На основании этого нельзя согласиться с тем, что выдвинутые варианты являются самыми целесообразными и наиболее совершенными.

В короткой статье „О сверхмагистрали Москва — Донбасс“ инженер Н. К. Фомин¹ высказывает сомнение в основательности утверждения проф. Бернадского, что Воронежское направление проектируемой сверхмагистрали для вывоза продуктов горнозаводского юга в Центрально-Промышленный район является абсолютно наилучшим и что вопрос признания такой трассы наивыгоднейшей можно считать с полной отчетливостью окончательно решенным. В краткой статье не приведено данных о том, какое же направление должно противостоять предложению проф. Бернадского и почему именно.

К несчастью, смерть помешала сделать это Н. К. Фомину, а мнение такого известного железнодорожного изыскателя, строителя, знатока как Донецкого бассейна, так и всех конфигураций различных попыток разрешать проблемы постройки железных дорог было бы веским. В дальнейших строках сделана попытка восполнить этот пробел, основываясь на близком знакомстве с трактуемым вопросом по совместной работе на б. Северо-Донецкой ж. д., построенной по принципам современно именуемой „сверхмагистральности“ с самого начала постройки и работы ее до конца существования общества этой дороги.

Нигде в столь полной мере не дает себя чувствовать принцип кратчайшего расстояния, как при массовых перевозках горнозаводских грузов по дешевым тарифам. Это ясно вытекает из б. Общего Устава железных дорог, а равно действующего ныне Устава, и подтверждается опытом постройки и существования отдельных дорог в Донецком бассейне и из него выходящих.

Обращаясь к прошлому, необходимо указать, что достаточно было построить какую-нибудь линию, хотя бы за пределами Донецкого бассейна, но спрямляющую прежнее направление и сокращающую пробег горнозаводских грузов на незначительное даже расстояние, как на эту дорогу устремлялась такая масса грузового потока, что ко второму году существования новопостроенной дороги пропускная способность ее ока-

¹ „Транспорт и Хозяйство“ № 5. 1927 г.

зывалась заполненной, и при попытках увеличить перевозки горнозаводских грузов с полной очевидностью выявлялись все недостатки проектирования и постройки такой дороги.¹ Это имело место до тех пор, пока не строилась новая линия, с еще более короткой трассой: тогда предшествовавшая линия передавала свой поток на новую и обращалась в совсем малодейственную.

Такой линией является, напр., линия Купянск—Белгород, где движение в 1903—1908 гг., исчерпывая всю пропускную способность в 15 пар товарных поездов при двойной тяге и подталкивании их, с открытием С. Донецкой дороги упало до 1 пары и не восстановилось даже и в настоящее время; линия Попасная—Купянск является таким же примером, но не столь ясно выраженным. Короткая линия Очеретино—Никитовка в Донецком бассейне, построенная сразу в два пути, оказалась совершенно излишней вследствие спрямления линий другого направления, дающих укорочение всего на 1 версту, и была совершенно ликвидирована.

Линии за пределами Донецкого бассейна, предназначавшиеся для спрямления старых направлений, сохраняли свою полную загрузку горнозаводскими грузами, ожидая постройки кратчайших направлений; такими линиями оказались, напр., Пятихатки—Користовка и Лозовая—Полтава, неудачно построенные по профилю, но полностью загруженные и ожидавшие постройки магистрали Гришино—Ровно, чтобы почти совершенно прекратить транзитную работу.

С другой стороны, прекрасно и с легким профилем построенные линии, но не дававшие сокращения расстояния сравнительно со старыми направлениями, хотя и предназначавшиеся для разгрузки его, не получали естественного течения и массового потока грузов, и последние направлялись на них лишь искусственно; такой линией явилась известная „2-я Екатерининская“ дорога Волноваха—Александровск—Доминцево. Подобных примеров для юга СССР можно привести несколько.

Все эти факты дают основание вывести следующие положения: 1) каждая линия для массовой перевозки горнозаводских грузов должна строиться по кратчайшему направлению, 2) линии, построенные вне соответствия с этим положением, обрекаются на длительное бездействие в случае постройки нового кратчайшего направления.

Ни одному из этих положений ни вариант электрификации Курского направления в 965 клм., ни вариант Воронежского направления в 963 клм., ни даже Елецкого в 929 клм. не удовлетворяют, и единственным правильным решением является создание кратчайшего варианта, каким может быть только направление Лиман—Купянск—Тула—Москва протяжением, как максимум, в 842 клм. Разница между этими протяжениями настолько значительна, что никакого преимущества иное направление, чем кратчайшее, иметь не может, а равно иное кратчайшее направление создано быть не может. Следовательно, при постройке магистрали для вывоза горнозаводских продуктов из Донецкого бассейна в Москву и Центрально-Промышленный район в основу всего должен быть положен принцип только кратчайшего направления, и новая дорога, построенная в полном с ним соответствии, будет обеспечена горнозавод-

¹ Е. И. Мокрицкий. „Как возят рузы „углевозные“ дороги“. „Инженер“ № 1. 1904 г.

скими грузами настолько, сколько сможет их вывезти, развиваясь и усиливаясь в соответствии с этим.

Выдвинутое в 1916 г. московскими финансовыми кругами Воронежское направление магистральной дороги из Донецкого бассейна диктовалось иными соображениями, в настоящее время неприменимыми. Двумя мощными железнодорожными обществами выдвигалась постройка прямой дороги Донецкий бассейн—Ленинград через Орел, при чем к частичному осуществлению дороги Орел—Ленинград О-во Московско-Виндавской ж. д. даже приступило и, конечно, линия Лиман—Купянск—Щигры—Орел О-вом Северо-Донецкой ж. д. была бы также построена. При таком положении осуществление московскими кругами кратчайшего варианта железной дороги Донецкий бассейн—Москва, совпадающего с запроектированной линией Донецкой дороги на половине почти южного протяжения, становилось невозможным, тем более, что линия Лиман—Орел уже была согласована, а линия Донецкий бассейн—Москва лишь намечалась к организации еще не существовавшим фактически железнодорожным обществом. Поэтому направление Луганск—Москва через Воронеж или Елец для такого предприятия являлось предпочтительным, ибо а) у этого направления не могло быть конкурирующего в близком будущем, б) оно являлось надолго кратчайшим из Донбасса в Центральный район, сравнительно с Курским, в) обеспечение его как горнозаводскими грузами с юга на север, так и обычными ценными с севера на юг в пункты крупного потребления, как Елец, Воронеж, Луганск и весь Донецкий бассейн, было несомненным, г) имея исходной точкой восточную часть Донецкого бассейна, это направление несколько облегчало внутренние задачи перевозок внутри бассейна, д) такое направление разгружало старые дороги, связывавшие Центр с Донецким бассейном и не справлявшиеся с перевозками, е) даже при частичном осуществлении этого направления оно обеспечивалось перевозками в обоих направлениях и естественными потоками в кратчайших направлениях, ж) в сумме этих оснований оно было приемлемо для правительственных сфер в смысле разрешения без особых трудов и проволочек, облегчая задачи удовлетворения железнодорожным транспортом возросших потребностей промышленности, торговли и земледелия.

При изменившейся конъюнктуре в настоящее время ни один из только что приведенных факторов не имеет места, и государство, как единый хозяин, должно разрешать основную задачу: для снабжения Москвы и Центрального района продуктами промышленности Донбасса строить магистральную дорогу в кратчайшем направлении, имея целью минимальные расходы и снижая тем самым стоимость перевозки, а, следовательно, и стоимость горнопромышленных продуктов на месте потребления.

Кроме самого лучшего разрешения основной задачи, постройка линии Донбасс—Москва в кратчайшем направлении от Лимана через Купянск—Тулу попутно наиболее полно удовлетворяет и другим задачам, мимо которых нельзя пройти без должного внимания. В краткой формулировке они выражаются в следующем.

1. Постройка линии Донбасс—Москва по кратчайшему направлению требует минимальных затрат. Если остановиться на цифрах А. Заорского в его последней работе, то стоимость километра такой сверхмагистрали

вместе с подвижным составом определяется цифрой порядка 200.000 руб. за километр, что составляет для вышеуказанного кратчайшего направления ничтожную цифру стоимости 168 млн. рублей. Та же стоимость Воронежского и Елецкого направлений составляет 193 и 186 млн. руб., а для электрификации Курского — 300 млн. руб.

2. При минимальных строительных затратах получаются обеспечивающие перевозки и минимальные эксплуатационные расходы, ибо провозная способность к 1940 году может быть у всех трех направлений одна и та же. Если исходить из тех же прекрасно разработанных цифр А. Заорского, то стоимость только эксплуатации кратчайшего направления выразится цифрой 45 млн. руб. в год, стоимость эксплуатации электрифицированного Курского направления обойдется в 55 млн. руб., а в середине между ними расположатся эксплуатационные расходы Воронежского и Елецкого направлений. Новая кратчайшая дорога даст наилучший коэффициент эксплуатации, и подтверждением этому может служить 6. Северо-Донецкая ж. д., построенная по принципам, ныне выражаемым понятием „сверхмагистральности“, и давшая в довоенное время минимальный среди всех дорог коэффициент менее 40% при односторонней грузовой работе по перевозке почти исключительно горнозаводских грузов, в то время, как Московско-Курская ж. д., имевшая двустороннее грузовое течение и более высокой тарификации, имела этот коэффициент между 55 и 60%.

3. Постройка направления Лиман—Купянск—Тула—Москва не требует постройки линий внутри Донецкого бассейна. Имеет это место потому, что железнодорожные выходы из Донбасса развиты в северо-западном направлении, и станция Лиман представляет собой крупнейшую в Донбассе станцию громадной емкости, имеющую избыточную входящую в нее мощность грузовых потоков сравнительно с выходной. К тому же эта входящая мощность грузового потока легко может быть усилена постройкой простых питательных ветвей: Краматорская—Гришино для пламенных углей этого района и Орловская—Овраги—Штеровка для тощих углей и антрацитов, длиной 30—35 км. каждая, но втрое сокращающих расстояние от этих месторождений до выходного пункта Лиман с облегчением старых линий. При назначении выходного пункта на магистраль в Западной части Донецкого бассейна по Воронежскому варианту, т.е. Родаково или Луганск, к этим пунктам должны быть построены внутренние мощные питательные линии из наиболее продуктивных пунктов Донбасса.

4. Выбор кратчайшего направления через Тулу позволяет осуществить сооружением новую магистраль в плановом порядке в зависимости от возможной мобилизации строительных капиталов. Каждый элемент новой магистрали облегчает существующие и предстоящие затруднения на Московско-Курской ж. д. Развитие и усиление новой линии может идти постепенно и в соответствии с ростом потребности, чего не позволяет ни электрификация Курского направления, ни постройка Воронежского и Елецкого вариантов, которые могут оказать свое влияние только после окончания сооружения всей линии в целом. Новая кратчайшая магистраль мыслится в конечном результате как двупутная электрифицированная линия, что и должно соответствовать максимуму ее провозной способности; но не нарушая стройности постепенного подхода к такому

состоянию, эта дорога может пройти через ряд этапов, каждый из коих будет соответствовать усилению провозной способности: в этом и выразится плановость и рациональное использование средств.

5. Если мобилизация строительных капиталов для приступа к постройке всей новой линии по ее полной длине затруднительна, то сооружение ее может идти звеньями, при чем каждое звено, вступая в работу своей частью, дает полный эффект по использованию себя полностью, облегчая этим существующее положение. Такими скромными этапами можно наметить в порядке очередности:

а) постройку линии Тула—Московское кольцо (всего вероятнее Перово или Бирилево), даже однопутной вначале, стоимостью 15—20 млн. руб. без подвижного состава, в 2—3 года, с расчетом пропуска 15 пар товарных поездов и 2-местных пассажирских, чем совершенно освобождается наиболее загруженный Тульский участок Московско-Курской ж. д. от горнозаводских грузов;

б) постройку линии Купянск—Тула, также однопутной вначале, для использования линии Попасная—Купянск, ныне весьма слабо работающей, несмотря на свое мощное оборудование;

в) обращение в двупутную линию Тула—Москва;

г) постройку однопутной линии Лиман—Купянск;

д) обращение в двупутную линию Купянск—Тула;

е) электрификацию линии Тула—Москва;

ж) постройку второго пути на уч. Лиман—Купянск;

з) электрификацию линии Купянск—Тула;

и) электрификацию линии Лиман—Купянск;

к) постройку линии Донбасс—Ленинград.

Все преимущества такого последовательного удовлетворения назревающим в будущем потребностям, соответствующие к тому же развитию финансовых возможностей, ясны без особых пояснений. Каждый шаг явится определенно плановым и постепенность развития может быть на любом этапе оставлена или замедлена, если бы того потребовали особые обстоятельства, не нарушая последовательной связности.

6. Магистральная дорога Донбасс—Москва по кратчайшему направлению через Тулу будет иметь минимум узлов и пересечений крупных и средних рек, сравнительно с Воронежским и Елецким направлениями. Такими узлами будут лишь Купянск, имеющий собирательное значение, Тула с незначительной работой для основного направления и, может быть, Мармыжи для грузов на Курск и Орел. Воронежское и Елецкое направления представляют гораздо большие затруднения в этом отношении.

7. При наличии кратчайшей дороги Донбасс—Москва, кратчайшим направлением до Ленинграда сравнительно с существующим Льговским или, что то же, Витебским, станет направление через Москву на Октябрьскую ж. д., чем вовлекается в работу магистраль Москва—Ленинград, мало загруженная товарной работой и имеющая большой запас пропускной способности. Освобождая этим перегруженное витебское направление для местных грузов, такая комбинация будет существовать впредь до сооружения новой более короткой линии Донбасс—Ленинград, что дает еще новый этап усиления вывоза грузов из Донбасса в Центральный район по намечаемой кратчайшей магистрали.

8. Постройка новой линии по кратчайшему направлению, начиная с первого этапа Тула—Москва, не потребует специально для этого участка нового подвижного состава, ибо состав, естественно, перебросится, как снимаемый с участка Тула—Москва Московско-Курской ж. д. Во всяком случае, для линии кратчайшего направления, да еще с ожидаемым улучшенным сравнительно с существующими коэффициентами, подвижного состава требуется меньше, чем для какого-либо другого способа усиления перевозок или других линий, и состав должен приобретаться в зависимости не от постройки, а исключительно от роста перевозок.

9. Кратчайшая линия Лиман—Тула—Москва не дает выхода горно-заводским грузам на восток от Москвы, что более успешно разрешает Воронежское направление примыканием к Коломне. Но если бы действительно в этом встретилась очевидная необходимость и количество таких грузов стало бы заметным, то постройка соединительной ветки Тула—Кашин—Озеры—Коломна (последняя часть существует) очень легко удовлетворит этому.

Все это вместе с уроками прошлого заставляет признать, что наиболее рациональным способом обеспечения вывоза производительности Донецкого бассейна и горнозаводского юга для снабжения ими Центрального, Северо-Западного и Ленинградского районов в настоящее время является постройка новой железнодорожной линии магистрального типа с паровозной пока тягой по кратчайшему направлению, начиная от ст. Лиман через Купянск, Тулу и до Москвы. Сооружение такой линии может быть начато в скромных размерах, в зависимости от наличия могущих быть выделенными на это средств, но с расчетом будущего максимального развития, которое должно выполняться постепенно и в соответствии с предъявляемыми промышленностью требованиями. Названное направление позволяет это выполнить полностью, что будет соответствовать обстоятельствам момента, удовлетворит всем предъявляемым требованиям, явится самым экономным как в смысле затраты капитала, так и эксплуатационных расходов, позволит в любое время применить все новейшие усовершенствования и выведет из продолжающихся почти полвека затруднений с вывозом горнозаводских грузов через Московско-Курскую ж. д.

Сооружение такой дороги, не облаемое в громкие наименования модными словами и в новые недостаточно испытанные приемы работы, будет наиболее правильным решением трудной очередной задачи, может быть проведено по разработанному на много лет вперед плану и явится обеспеченным удовлетворением потребностей обновляемого железно-дорожного хозяйства страны.
