

385(01)

Г 60



ПРОЕКТЪ
ВОРОНЕЖСКО-ХАРЬКОВСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ



183388

Г 60

Госизучк.

X



ПРОЕКТЪ

ВОРОНЕЖО-ХАРЬКОВСКОЙ Ж. Д.

Дополнительная Статистическая Записка.

Въ дополненіе къ изложеннымъ, въ проектѣ Воронежско-Харьковской желѣзной дороги, статистическимъ даннымъ, представляются при семъ на усмотрѣніе Департамента желѣзныхъ дорогъ еще слѣдующія соображенія:

Депутация отъ Воронежскаго Губернскаго Земства представила въ Министерство Путей Сообщенія записку съ числовыми данными, на основаніи которыхъ ею отдается безъусловное предпочтеніе направленію Борисоглѣбско-Харьковскому, съ точки зрѣнія интересовъ Воронежской губерніи и преимущественно южныхъ ея уѣздовъ, но при этомъ совершенно не обращено вниманія на интересы сосѣднихъ губерній и упущено изъ виду коммерческое значеніе этого пути, какъ сооруженія, которое должно своею доходностію само себя окупать. Такая постановка вопроса не вполнѣ правильна. Для сравнительной оцѣнки выгоды или не выгоды одного направленія передъ другимъ недостаточно ограничиться приведеніемъ цифровыхъ данныхъ для извѣстнаго лишь незначительнаго раіона,—необходимо на вопросъ смотрѣть шире, обсудить его всесторонне и не упускать изъ виду, что каждый желѣзнодорожный путь, удовлетворяя мѣстнымъ нуждамъ долженъ вмѣстѣ съ тѣмъ служить, артеріею общаго торговаго движенія. Съ этой точки зрѣнія Воронежско-Харьковская ж. д. имѣетъ за собою слѣдующія неоспоримыя преимущества: а) Она соединяетъ два важныхъ въ торговомъ, бытовомъ и административномъ отношеніяхъ пункта—Харьковъ съ Воронежемъ. б) Она соединяетъ два важныхъ раіона торговыхъ желѣзно-дорожныхъ путей, отъ Воронежа къ Рязани и Волгѣ, и отъ Харькова къ Азовскому и Черному морямъ. в) Она проходитъ по мѣстности не имѣющей ни водныхъ, ни сухопутныхъ сообщеній, не пересѣкаетъ ни одной изъ существующихъ дорогъ и будетъ служить живою питательною вѣтвію для гарантированныхъ желѣзныхъ дорогъ примыкающихъ къ Воронежу и Харькову; независимо отъ сего Воронежско-Харьковская желѣзн. дорога, по своей несомнѣнно ожидаемой доходности будетъ существовать самостоятельно, не нуждаясь ни въ настоящемъ, ни въ будущемъ въ какомъ бы то нибыло денежномъ участіи Правительства, представляя собою вполнѣ обеспеченное коммерческое предпріятіе.

Это послѣднее условіе имѣетъ очень существенное значеніе, такъ какъ коль скоро желѣзная дорога, своею доходностію удовлетворяетъ этому требованію, то слѣдовательно, она вмѣстѣ съ тѣмъ, удовлетворяетъ какъ мѣстнымъ нуждамъ такъ и обще-Государственнымъ *), промышленнымъ и торговымъ потребностямъ.

Ставъ на эту почву, слѣдуетъ опредѣлить сравнительныя выгоды того или другаго направленія и для этой цѣли необходимо взвѣсить цифровыя данныя Воронежской Депутации и поставить ихъ въ параллель съ тѣми, которыя представлены при проектѣ Воронежско-Харьковской желѣзной дороги и бывшія въ разсмотрѣніи Статистическаго отдѣленія Министерства Путей Сообщенія. Съ этою цѣлію составлена настоящая дополнительная записка.

*) Исключеніе могутъ составлять лишь дороги построенныя съ исключительно стратегическою или иною правительственною цѣлію. Въ этомъ случаѣ не обращается вниманія на ея доходность и Правительство сооружая таковыя вноситъ расходъ ихъ содержанія въ бюджетъ обязательныхъ государственныхъ расходовъ.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

1 0 0 0 1
1 0 0 0 1

1 0 0 0 1
1 0 0 0 1

ПРОВЕРЕНО
1992 г.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

883388

I. Число жителей.

Такъ какъ отъ большей или меньшей плотности народонаселенія, зависитъ большая или меньшая производительность края, то опредѣленіе сравнительной густоты народонаселенія является однимъ изъ **самыхъ важныхъ и существенныхъ** элементовъ оцѣнки значенія желѣзнодорожныхъ путей.

Официальныя данныя по этому вопросу могутъ быть почерпнуты исключительно въ списокъ населенныхъ мѣстностей, изданномъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ для Воронежской губерніи за 1859 годъ для Курской Губ. за 1862 годъ и для Харьковской за 1864 годъ. Данныя, приведенныя въ проектѣ Воронежско-Харьковскомъ, взяты всецѣло изъ этого официального источника и затѣмъ пропорціональное приращеніе, народонаселенія выраженное въ особой таблицѣ, исчислено даже ниже общихъ существующихъ къ тому правилъ. Не входя въ оцѣнку вѣрности цифръ населенія приведенныхъ въ запискѣ Воронежской Депутации, пріймемъ ихъ въ основаніе сравненія: на полосу по 50 верстъ вправо и влево отъ пути въ запискѣ насчитывается народонаселенія обоего пола 900,000 душъ. Для сравненія съ проектомъ Воронежско-Харьковскимъ необходимо свести эту цифру съ стоверстной полосы на 60-ти верстную, принятую въ проектѣ Воронежско-Харьковскомъ, что получится по слѣдующей пропорціи: $100:60 = 900,000:x$ а слѣдовательно $x = 540,000$ т. е. взявъ въ основаніе цифры записки Воронежской Депутации на 60-ти верстной полосѣ приходится населенія 540,000 жителей. Присоединивъ къ этой цифрѣ, по вѣдомости населенныхъ мѣстностей изъ проекта Воронежско-Харьковской желѣзной дороги, вовсе не указанныхъ въ Воронежской запискѣ:

Для Волчанскаго уѣзда . .	71,568	
Для Харьковскаго уѣзда .	87,152	
		158,670 жител.
получится общій итогъ въ	698,670	„
или для круглой цифры	700,000	„

Эта цифра выражаетъ собою число жителей на 60-ти верстной полосѣ Борисоглѣбско-Харьковскаго направленія на протяженіи 485 верстъ, длины всего пути, слѣдовательно на версту пути приходится 1,447 жителей. Правительственныя изысканія на которыя ссылается записка Воронежской Депутации опредѣлили длину Борисоглѣбской линіи въ **485 верстъ и 300 сажень** а не въ **430 верстъ**, какъ это сказано въ запискѣ *). По Воронежско-Харьковскому направленію на протяженіи 346 **) верстъ приходится на 1880 годъ 1.051,842 ***) жителя, что составляетъ на версту болѣе 3,000 жителей, а на квадратную версту болѣе 50 жителей, слѣдовательно по Воронежско-Харьковскому направленію приходится около **1,600 жителей на версту болѣе**, т. е. густота народонаселенія по Воронежско-Харьковскому направленію на 110% болѣе, чѣмъ по направленію Борисоглѣбскому.

Ссылаясь затѣмъ далѣе на вышеприведенный официальный источникъ, усматривается (стр. XXVII), что относительно плотности населенія наименьшую плотность въ губерніи имѣютъ уѣзды: Бобровскій, Новохоперскій, Павлов-

*) Присемъ официальная справка изъ М. П. С.

**) А не 380 верстъ какъ сказано въ запискѣ Воронежской Депутации.

***) А именно:

на Воронежскую губернію 510,657.
на Курскую губернію 348,667.
на Харьковскую губернію 192,518.

скій, Острогожскій и Богучарскій, т. е. именно тѣ уѣзды по которымъ долженъ бы пролегать путь къ Востоку отъ Острогожска и лишь только къ Юго-Западу путь пересѣкаетъ уѣзды съ большою плотностію населенія, но уѣзды эти, а именно: Коротояжскій, Бирюченскій и Валуйскій, одинаково тяготеютъ и къ Воронежско-Харьковскому направленію, по которому уѣзды: Воронежскій, Землянскій и Нижнедѣвпкскій, (Воронежской губерніи) Старо-Оскольскій, Корочанскій и Ново-Оскольскій (Курской губерніи) (стр. XLV) и Харьковскій уѣздъ (стр. XLIII) имѣютъ **наибольшую плотность** населенія изъ всѣхъ уѣздовъ этихъ трехъ губерній.

Такимъ образомъ официальные цифровыя данныя неоспоримо и безусловно говорятъ по вопросу о густотѣ народонаселенія въ пользу Воронежско-Харьковского направленія.

II. Общее количество грузовъ, привозимыхъ и мѣстной производительности и грузы имѣющіе поступить на желѣзнодорожный путь.

По цифровымъ даннымъ записки Воронежской Депутации по полюсъ Борисоглѣбско-Харьковской воздѣлывается и получается:

Ржи	635 т. дес.	28.750,000 пуд.
Овса	635 " "	27.575,000 "
Проса	50 " "	5.000,000 "
Льняное семя	50 " "	2.000,000 "
Пшеницы	109 " "	6.000,000 "

Итого. 69.325,000 пуд.

Изъ этого количества общей зерновой производительности слѣдуетъ вычесть:

а) Согласно запискѣ на продовольствіе населенія 30 000,000 пуд. *).

б) На обсеменение полей, а именно:

Ржи	635 т. дес. по 9 пуд.	5.715,000 пуд.
Овса	635 " " " 12 " "	7.620,000 "
Проса	60 " " " 5 " "	250,000 "
Льняное семя	50 " " " 5 " "	250,000 "
Пшеницы	109 " " " 10 " "	1.030,000 "
		14.925,000 "

Итого . . . 44,925,000 "

И такъ общая производительность согласно записки 69.325,000 "

Обязательный наименьшій расходъ 44.925,000 "

Останется къ вывозу и на винокурение 24.400,000 пуд.

Въ запискѣ показано въ общемъ итогѣ къ вывозу 27¼ миллионѣвъ пудовъ, что безусловно не согласно съ предъидущимъ неоспоримымъ цифровымъ выводомъ. Въ частности же бросается въ глаза слѣдующая цифра вывоза: овса 7½ миллионѣвъ пудовъ. Такого количества овса изъ этого района Воронежской губерніи вывозиться не можетъ, и если его часть и вывозится, то никакъ не по направленію къ Югу и къ Юго-Западу а по направленію къ Сѣверу, а слѣдовательно овесъ этотъ не будетъ вывозиться по Борисоглѣбскому направленію, а по одной изъ дорогъ ведущихъ къ Сѣверу. По официальнымъ свѣдѣніямъ Статистическаго Центральнаго Комитета Министерства Внутреннихъ Дѣлъ (стр. XLIII) вывозъ овса весьма незначителенъ. Принимая же во вниманіе, что въ Воронежской губерніи

*) Съ вѣрностію этой цифры нельзя согласиться, такъ какъ для населенія въ 900 т. человекъ (по запискѣ Воронежской депутации) она должна быть значительно болѣе. Въ таблицахъ при проектѣ Воронежско-Харьковскомъ она почти на 50 проц. выше

расположена кавалерія, то большая часть свободного отъ мѣстнаго продовольствія овса, скупается на мѣстѣ, а потому цифру вывоза овса въ $7\frac{1}{2}$ миллионѣ пудовъ нельзя считать даже за приблизительно вѣрную. Если въ общемъ итогъ вывозной сельско-хозяйственной производительности Борисоглѣбскаго направленія оставить къ вывозу овса 4.000,000 пудовъ, то цифра эта будетъ значительно выше дѣйствительной и такимъ образомъ общая вывозная сельско-хозяйственная производительность уѣздовъ Борисоглѣбско-Харьковскаго направленія, по Воронежской губерніи, по цифровымъ даннымъ записки Воронежской депутаціи составляетъ грузъ **21.000,000** пудъ.

По той же запискѣ общее количество всѣхъ грузовъ какъ выводныхъ такъ и привозныхъ (въ томъ числѣ и Елтонская соль $1\frac{1}{2}$ миллионѣ пудовъ и соленая рыба 1 миллионѣ пудовъ) составляетъ цифру въ 32.000,000 пудовъ. Вычтя изъ нея указанную въ запискѣ цифру зерновой вывозной производительности 24.400,000, получится цифра въ 7.600,000 пудовъ которую слѣдуетъ присоединить къ вышепоказанной исчисленной нами цифрѣ 21.000,000 пудовъ зерновой производительности, а слѣдовательно, на основаніи цифръ и данныхъ по запискѣ Воронежской депутаціи *) общая вывозная и привозная производительность Борисоглѣбскаго направленія выразится слѣдующимъ образомъ:

1) Зерновые грузы	21.000,000 пуд.
2) Дополнительные разные грузы.	7.600,000 „
3) Грузы изъ уѣздовъ Волчанскаго, Харьковскаго и части Ново-Оскольскаго вовсе не указанныхъ и взятыхъ нами изъ проекта Воронежско-Харьковскаго	6.350,000 „
Всего	34.950,000 „

или для круглой цифры. 35.000,000 пуд.

Эта цифра общей мѣстной и привозной производительности, исчислена на 485 верстѣ пути Борисоглѣбскаго направленія, что составитъ около **70,000 пудовъ** на версту. По проекту же Воронежско-Харьковскому, общая производительность края по которому долженъ пролегать путь (за исключеніемъ транзитныхъ грузовъ) составляетъ цифру въ 61.500,000 пудовъ груза, а слѣдовательно, при протяженіи линіи въ 346 верстѣ, составляетъ по **177,000 пудовъ** на версту, т. е. на 107,000 пудовъ болѣе чѣмъ по Борисоглѣбскому направленію.

Разсматривая затѣмъ статистическія данныя, изложенныя въ запискѣ Воронежской депутаціи, усматривается, что между грузами мѣстной производительности, главное мѣсто между ними занимаютъ мясо, сало, шерсть и кожа (1.247,000 пуд.) съ 440,000 головъ мелкаго и крупнаго скота и вино (1.200,000 пуд.). Не оспаривая значенія этихъ цифръ, составители проекта Воронежско-Харьковскаго направленія считаютъ необходимымъ объяснить.

1) При опредѣленіи доходности Воронежско-Харьковскаго направленія, шерсть и торговля нагульнымъ скотомъ вовсе не приняты въ расчетъ, по невозможности точно опредѣлить цифры могущаго быть вывозимаго этого товара. По свѣдѣніямъ записки Воронежской депутаціи, число головъ мелкаго и крупнаго скота по южнымъ уѣздамъ Воронежской губерніи опредѣлено въ 440,000 головъ, между тѣмъ, какъ по Воронежско-Харьковскому направленію въ 4-хъ изъ уѣздовъ

*) Лишь съ исключеніемъ 3.400,000 пудовъ овса, по вышеизложеннымъ причинамъ.

Воронежской губернии тяготеющих къ линии желѣзной дороги—(отношеніе губернскаго статистическаго комитета на имя Ново-Оскольскаго предводителя дворянства отъ 4-го октября 1878 года за № 347) мелкаго и крупнаго скота насчитывается 935,000 головъ, а слѣдовательно торговля мясомъ и шерстью по Воронежско-Харьковскому направленію и вывозъ продуктовъ этой производительности долженъ быть гораздо значительнѣе чѣмъ по Борисоглѣбскому направленію, но, повторяемъ, на эту отрасль промышленности въ проектѣ Воронежско-Харьковскомъ лишь указано, но цифровыхъ выводовъ ни какихъ не приведено.

2) Въ отдѣлѣ вывозной сельско-хозяйственной промышленности по запискѣ Воронежской депутаціи показана къ вывозу цифра 9.000,000 пудовъ ржи, и затѣмъ снова показано 1.200,000 пудовъ (1.600,000 ведеръ) вина. Въ этихъ цифрахъ является трудно объяснимая неточность: или большая часть ржи остается дома для винокурения и тогда она не должна быть внесена въ общій итогъ вывозной хлѣбной производительности а можетъ быть частію показана въ цифрѣ пудовъ вывозимаго вина, количествомъ добытыхъ винокурениемъ ведеръ, или же оставляя ее въ итогѣ зерноваго вывоза ей больше нѣтъ мѣста въ исчисленіяхъ грузовъ вина.

По изчисленію записки Воронежской депутаціи, общее количество грузовъ мѣстной производительности и транзитныхъ (Елтонская соль $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ, соленая рыба 1 милліонъ пудовъ) въ предѣлахъ Воронежской губернии составляетъ какъ показано выше 32.000,000 пуд., изъ которыхъ по той же запискѣ **несомнѣнно должно поступить на Борисоглѣбскую линію.** 20.000,000 пудовъ.

Присоединивъ къ этой цифрѣ грузы имѣющіе поступить на желѣзно-дорожный путь по Волчанскому и Харьковскому уѣздамъ и части Ново-Оскольскаго уѣзда согласно проекту Воронежско-Харьковской желѣзной дороги и оставляя ихъ въ томъ же количествѣ какъ показано выше 6.350,000 „

Получится общій итогъ мѣстныхъ и транзитныхъ грузовъ подлежащихъ движенію по Борисоглѣбско-Харьковскому направленію (485 верстъ) . . . 26.350,000 пудовъ.

По статистическимъ же даннымъ, представленнымъ при проектѣ Воронежско-Харьковской дороги, на основаніи официальныхъ источниковъ, общее количество (кромѣ транзитныхъ) грузовъ, вывозимыхъ и привозимыхъ въ уѣзды этого направленія, составляетъ, какъ показано выше цифру въ 61.500,000 пудовъ, изъ которыхъ на основаніи **мѣстныхъ условій** и представленныхъ при проектѣ вычисленій, однихъ мѣстныхъ грузовъ должно поступить свыше 35.000,000 пудовъ на 346 верстъ всей длины пути.

III. Транзитные грузы.

О транзитныхъ грузахъ въ запискѣ Воронежской депутаціи, за исключеніемъ, Елтонской соли и рыбы (2.500,000) отнесенныхъ къ общей производительности и движенію по южнымъ уѣздамъ губерніи, сказано лишь, что грузы Грязе-Царицынской дороги по участку Царицынско-Борисоглѣбскому все пройдутъ по Борисоглѣбско-Харьковской линіи, и что при этомъ однако же ущерба Грязе-Царицынской дорогѣ никакого не будетъ, такъ какъ обратные грузы изъ Харькова на Борисоглѣбскъ и далѣе къ Сѣверу пополняютъ эти

грузы, которые отвлекутся Борисоглѣбско-Харьковскимъ направлениемъ. Но какіе это грузы, которые отвлекутся отъ Царицынской дороги и какіе будутъ эти **обратные** грузы должныствующіе ихъ замѣнить въ запискѣ не высказано. Съ выводомъ этимъ ни въ какомъ случаѣ нельзя согласиться. Допустивъ, съ нѣкоторымъ основаніемъ что, часть Царицынскихъ грузовъ повернуть изъ Борисоглѣбска на Харьковъ, какіе же могутъ быть грузы обратные? Единственный обратный грузъ изъ Харькова (кромѣ сахару) можетъ быть каменный уголь, но во всякомъ случаѣ какъ транзитный къ Сѣверу, онъ никогда не пойдетъ чрезъ Борисоглѣбскъ на Сѣверъ, даже если не будетъ существовать Воронежско-Харьковской дороги. Каменный уголь въ Донецкомъ бассейнѣ, по Донецкой дорогѣ привозится къ станціямъ Воронежско-Ростовской дороги, а слѣдовательно идетъ прямымъ транзитомъ по этой дорогѣ къ Воронежу и къ Сѣверу и ни какимъ образомъ не можетъ повернуть на право въ Борисоглѣбскъ для пополненія отнятыхъ у Грязе-Царицынской дороги грузовъ. Противъ этого положенія возражать нельзя *). И такъ **несомнѣнно** отнятые отъ Грязе-Царицынской дороги грузы для удовлетворенія Борисоглѣбско-Харьковского направленія ни чѣмъ пополниться не могутъ и финансовое положеніе Грязе-Царицынской желѣзной дороги еще ухудшится а никакъ не улучшится. Совсѣмъ другія соображенія примѣнимы къ Воронежско-Харьковскому направленію. Какъ кратчайшій путь къ Воронежу, каменный уголь, привозимый въ Харьковъ, будетъ имѣть прямой по этому пути транзитный сбытъ къ Сѣверу до Нижнедѣвицка **), и кромѣ того въ значительномъ количествѣ будетъ поглощаться заводскою производительностію мѣстности между Воронежомъ и Харьковомъ. Въ запискѣ Воронежско-Харьковского проекта, количество этого транзитнаго груза исчислено лишь въ 5.000,000 пудовъ. Что же касается до транзитныхъ грузовъ, идущихъ съ Сѣверо-Востока къ Югу и Юго-Западу, то Воронежско-Харьковское направленіе дастъ имъ кратчайшій по діагонали путь. Количество этихъ грузовъ въ таблицѣ Воронежско-Харьковского проекта исчислено лишь въ 5.000,000 пудовъ. Такимъ образомъ, по вопросу о транзитномъ движеніи грузовъ, составляющихъ одну изъ самыхъ существенныхъ статей доходности каждой желѣзной дороги, направленіе Борисоглѣбское не можетъ выдержать ни малѣйшаго сравненія съ Воронежско-Харьковскимъ направлениемъ, которое удовлетворяя потребностямъ края съ гораздо большею производительностію и густотою народонаселенія на меньшемъ по числу верстъ дороги протяженіи, будетъ вмѣстѣ съ тѣмъ служить главною артеріею транзитной торговли Сѣверо-Востока Россіи съ ея Юго-Западомъ.

IV. При сравнительной оцѣнкѣ выгоды или невыгоды направленія желѣзнодорожнаго пути весьма важно обратить вниманіе на зависимость этого пути отъ существующихъ уже путей сообщенія. Воронежско-Харьковское направленіе желѣзной дороги проходить по мѣстности, лишенной какого бы то ни было правильнаго пути сообщенія, **воднаго** или **сухопутнаго** и не пересѣкаетъ никакой желѣзной дороги а соединяетъ лишь отъ г. Воронежа Воронежско-Ростовскую желѣзную дорогу, отъ которой край отдѣленъ естественною преградою—теченіемъ р. Дона, (гдѣ рѣка эта еще не судоходна) съ Курско-Харьково-Азовскою отъ которой среднее разстоя-

*) Ниже при исчисленіи могущей быть доходности Борисоглѣбской дороги, принять, въ расчетъ каменный уголь, на участокъ Лиски-Харьковъ.

**) Нижнедѣвицкъ принять предѣльнымъ пунктомъ, такъ какъ стоимость доставки угля изъ Донецкаго Бассейна по Азовской и Воронежско-Харьковской дорогамъ будетъ равна съ доставкой его изъ Звѣрева по Ростовской дорогѣ чрезъ Воронежъ до Нижнедѣвицка.

не отъ 80 до 100 верстъ, а слѣдовательно вся мѣстная Производительность этого края будетъ всецѣло тяготѣть къ этой желѣзной дорогѣ и никакого уклоненія въ движеніи грузовъ въ сторону отъ этого пути опасаться нельзя. Болѣе того эта дорога не отниметъ грузовъ ни отъ какой либо существующей дороги, но напротивъ, будетъ служить питательною вѣтвію для Курско-Харьково-Азовской и въ особенности для Харьковско-Николаевской желѣзной дороги воспринимая вмѣстѣ съ тѣмъ, грузы отъ Козлово-Воронежской дороги, дѣятельность которой значительно возрастаетъ привлеченіемъ къ ней новыхъ грузовъ съ Сѣверо-Востока Россіи, не находящихъ еще прямого движенія на Юго-Западъ. Совершенно не то можно сказать о Борисоглѣбскомъ направленіи. Не говоря уже о томъ, что по этой дорогѣ не можетъ ожидать большаго транзитнаго движенія грузовъ, развѣ только отнятіемъ грузовъ отъ Царицынской дороги, можно опасаться, что даже грузы мѣстной производительности, исчисленные въ запискѣ Воронежской депутаціи пересѣкая Воронежско-Ростовскую дорогу задержатся на этомъ пунктѣ, и вмѣстѣ съ грузами Коротоякского и Острогожскаго уѣздовъ, тяготѣющихъ нынѣ къ Ростовской дорогѣ пойдутъ на Ростовъ, и тѣмъ самымъ значительно ослабятъ дѣятельность дороги, а слѣдовательно и ея доходность. Событія эти имѣютъ столь существенное значеніе, что при выборѣ направленія такого пути, который долженъ существовать собственною доходностію, безъ всякаго денежнаго участія Правительства, на нихъ слѣдуетъ обратить особенное вниманіе. Въ этомъ отношеніи, какъ и по всеѣмъ затронутымъ прежде сего вопросамъ, преимущество Воронежско-Харьковскаго направленія неоспоримо.

V. Въ запискѣ Воронежской Депутаціи между прочимъ высказано, что г. Воронежъ, не составляя торговаго центра не нуждается въ желѣзнодорожномъ пути на Харьковъ и что онъ **ошибочно** присоединился къ направленію Воронежско-Харьковскому и затѣмъ, что **искусственность**, направленія Воронежско-Харьковскаго доказывается искривленіемъ линіи. Противъ этихъ двухъ мотивовъ возраженія не затруднительны: 1) Если г. Воронежъ не составляетъ особаго важнаго торговаго пункта, какъ напр. г. Харьковъ, то нельзя же однако отнять у него всякое торговое значеніе. Городъ съ 60,000 жителями имѣетъ всегда торговое значеніе. Въ проектѣ Воронежско-Харьковскаго направленія, нигдѣ не указано на особенно важное значеніе Воронежа какъ рынка, но выяснено значеніе его какъ пункта, чрезъ который пройдутъ все транзитные товары съ Сѣверо-Востока Россіи по кратчайшему направленію въ 346 *) верстъ къ Харьковъ и далѣе къ Юго-Западу. На мнѣніе гг. Депутатовъ, что г. Воронежъ **ошибочно** присоединился къ Воронежско-Харьковскому направленію, можно возразить, что гг. гласные Воронежской Городской Думы вѣроятно не менѣе знакомы съ интересами своего города, чѣмъ кто либо изъ составителей того или другаго проекта и вполне сознательно присоединились къ проекту Воронежско-Харьковскому избравъ для ходатайства предъ Правительствомъ своего городского Голову. Что же касается до искривленія Воронежско-Харьковской линіи, доказывающаго будто бы **искусственность** ея, достаточно указать на то обстоятельство, что желѣзнодорожный путь не имѣющій спеціальною цѣлью одно лишь **транзитное** движеніе грузовъ, долженъ быть веденъ такимъ образомъ, чтобы онъ по возможности приближался къ торговымъ и промышлен-

*) Путь отъ Воронежа на Харьковъ чрезъ Лиски будетъ въ 380 верстъ, а не въ 310 какъ сказано въ запискѣ гг. Депутатовъ.

нымъ пунктамъ края и тѣмъ наиболѣе удовлетворялъ мѣстнымъ экономическимъ, потребностямъ. Независимо отъ сего, необходимо, по мѣстности, гдѣ топографическія условія требовали бы при прямомъ направленіи частыхъ прорѣзываній водораздѣловъ—измѣнять нѣсколько направленіе линіи во избѣжаніе крупныхъ строительныхъ работъ лежащихъ всегда тяжкимъ бременемъ на стоимость пути. Эти столь вѣсскія соображенія доказываютъ не **искусственность** направленія, а разумное отношеніе къ дѣлу и примѣнимость его къ мѣстнымъ экономическимъ и топографическимъ условіямъ.

VI. Затѣмъ въ запискѣ Воронежской Депутаціи изложена финансовая сторона дѣла и высказано во 1-хъ, что если Правительство выдастъ Концессию Воронежскому Губернскому Земству то гг. Депутаты не сомнѣваются, что Воронежское Губернское Земское Собраніе будетъ гарантировать % и погашеніе на капиталъ и во 2-хъ, что Правленіе Грязе-Царицынской дороги согласно реализовать капиталъ необходимый для постройки Борисоглѣбско-Харьковской дороги. По вопросу о концессіяхъ—выдача ея на имя Земства дѣло не мыслимое: Правительство давно порѣшило съ этимъ вопросомъ. Во всякомъ случаѣ вопросъ о выдачѣ концессіи является и преждевременнымъ и зависящимъ исключительно отъ усмотрѣнія Правительства. Ни одинъ изъ земскихъ дѣятелей составителей проекта Воронежско-Харьковского направленія не помышляетъ о полученіи концессіи, въ полномъ сознаніи, что это не земское дѣло. Концессія будетъ выдана на имя того лица или тѣхъ лицъ, которыя Министерство само изберетъ въ зависимости отъ собранныхъ на этотъ предметъ капиталовъ, такъ какъ таковыя должны быть реализованы безъ гарантіи Правительства. А слѣдовательно эта сторона вопроса должна быть вполне устранена.

Чтоже касается до возможности Правленію Грязе-Царицынской ж. д. реализовать капиталъ на постройку Б. Х. ж. д., то слѣдуетъ замѣтить что Общество Грязе-Царицынской ж. д., въ виду его финансоваго положенія, не представляетъ такого учрежденія, которое блистательнымъ своимъ положеніемъ, могло бы способствовать къ привлеченію капиталовъ для постройки новой дороги, которая несомнѣнно отвлечетъ отъ Царицынской дороги часть грузовъ и тѣмъ самымъ ухудшитъ ея положеніе. Какъ извѣстно Грязе-Царицынская дорога не выручаетъ процентовъ на свои акціи и долгъ Общества Правительству, по свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія, по гарантіи на акціи составляло къ 1 Января 1879 года сумму въ 5.859,444 р. с. Тѣмъ болѣе трудно допустить возможность Правленію Грязе-Царицынской ж. д. реализовать капиталъ что во 1-хъ) Борисоглѣбско-Харьковская ж. д., какъ будетъ ниже сего доказано не можетъ выручать 5% проц. и погашеній и во 2-хъ) что проведеніе Борисо-Глѣбско-Харьковской линіи отвлекая часть грузовъ отъ Царицынской дороги, сдѣлаетъ подрывъ стоимости гарантированныхъ Правительствомъ облигацій и акцій Грязе-Царицынской желѣзной дороги.

Чтобы имѣть возможность реализовать капиталъ необходимый для постройки желѣзной дороги, безъ всякаго, ни въ настоящемъ ни въ будущемъ денежнаго участія Правительства, необходимо опредѣлить несомнѣнно ожидаемую доходность пути, которая давала бы возможность самостоятельному существованію дороги. А потому слѣдуетъ теперь опредѣлить могущую быть доходность дороги по Борисоглѣбскому направленію.

Для вполне безпристрастной оцѣнкѣ этой доходности мы возьмемъ тѣ данныя, которыя лежатъ въ основаніи расчетовъ доходности по Воронежско-Харьковскому проекту, при-

мѣняя ихъ къ цифровымъ статистическимъ выводамъ изложеннымъ въ запискѣ гг. Депутатовъ Воронежскаго Губерн. Земства.

Строительная стоимость версты по разцѣпной вѣдомости Воронежско-Харьковскаго проекта опредѣлена въ 34.533 р. 11 к. въ металлическихъ рубляхъ, а вмѣстѣ съ расходомъ на реализацію капитала и съ уплатою $\frac{1}{100}$ за время постройки дороги въ 47,000 руб. мет. за версту. Примѣняя эти цифры къ Борисоглѣбско-Харьковской дороги, на 485 в. длины пути, весь строительный капиталъ выразится въ суммѣ 22.795,000 р. метал.

Примѣчаніе. Вполнѣ точное опредѣленіе суммы всего строительнаго капитала возможно лишь имѣя передъ глазами продольную профиль, вѣдомости искусственныхъ сооружений, земляныхъ и другихъ работъ, расчетъ подвижнаго состава и т. п. подробностей. Но имѣя въ виду что въ Борисоглѣбскомъ направленіи искусственныхъ сооружений будетъ больше и принявъ для единицы сравненія цифры разцѣпной вѣдомости Воронежско-Харьковскаго направленія, вышепоказанная цифра 22.795,000 вовсе не преувеличена.

Примѣняя затѣмъ статистическія цифры изъ записки Воронежской Депутации къ даннымъ изъ проекта Воронежско-Харьковскаго получимъ:

I. Грузы малой скорости:

Съ 26.350,000 пудовъ общей привозной и вывозной производительности (включая грузы части Ново-Оскольскаго уѣзда и уѣздовъ Волчанскаго Харьковскаго) по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, при среднемъ пробѣгѣ груза въ путь т. е. на 243 *) версты, по $10\frac{1}{8}$ к. съ пуда. 2.667,000

II. Пассажирское движеніе:

На общее народонаселеніе въ 1 мил. въ 60 верстной полосѣ Воронежско-Харьковскаго направленія число пассажировъ отчислено въ 65,000 чел., а слѣдов. для Борисоглѣбско-Харьковскаго направленія при населеніи въ 700,000 чел. Пассажирское движеніе опредѣлится по слѣдующей пропорціи:

$1.000,000 : 700,000 = 65.000 : x$ откуда $x = 50.500$. Для опредѣленія же средней провозной платы на каждого пассажира, слѣдуетъ сдѣлать пропорціональный числу верстъ расчетъ, а именно:

$346 : 485 = 2 \text{ р. } 41 \text{ к. } \left[\begin{smallmatrix} \text{провозная плата} \\ \text{по В. Х. проекту} \end{smallmatrix} \right] : x$
откуда $x = 3 \text{ р. } 10 \text{ к.}$, а слѣдов. для 50,500 пассажир. по 3 р. 10 к. получится 157,000

III. Багажъ, товаръ большой скорости, а разный доходъ пропорціонально 485 верстамъ. 176,000

Итого. . . 3.000,000

*) Средній пробѣгъ въ путь-пути принять здѣсь для того чтобы поставить всѣ расчеты въ рамку расчетовъ Воронежско-Харьковскаго направленія, но какъ будетъ доказано ниже сего, расчетъ средняго пробѣга въ 243, невозможенъ.

Обязательный расходъ:

1) 57 проц. эксплуатационнаго расхода *).	1.710,000
2) Уплата 5 $\frac{1}{10}$ проц. и погашенія на металлическій капиталъ въ 22.795,000 составитъ 1.162,545 руб. метал. Переведя на кредитную валюту	1.743,817
Итого расхода. .	3.453,817

А слѣдовательно:

Обязательный расходъ	3.453,817
Доходъ	3.000,000
Ежегодный дефицитъ	453,817

Но расчетъ этотъ, основанный на цифрахъ записки Воронежской депутаціи съ принятіемъ средняго пробѣга груза въ 243 версты и лишь только при 57 проц. эксплуатационнаго расхода не можетъ считаться вѣрнымъ. Равно не вѣрно и то, что въ этомъ исчисленіи вовсе не приняты въ расчетъ могущіе быть транзитные грузы **которые въ записку гг. Депутатовъ Воронежск. губ. Земства вовсе не вошли**, (за исключеніемъ лишь Елтонской соли). Для вполне безпристрастнаго разрѣшенія нашей задачи слѣдуетъ пополнить этотъ пробѣлъ ихъ записки и принять въ расчетъ сверхъ показанныхъ грузовъ еще около 10.000,000 пудовъ разныхъ грузовъ подробно ниже сего указанныхъ.

Точная оцѣнка всѣхъ сихъ обстоятельствъ основывается, на слѣдующихъ соображеніяхъ:

При опредѣленіи доходности Борисоглѣбско-Харьковской Ж. Д. слѣдуетъ принять въ соображеніе что она пересѣкаетъ Воронежско-Ростовскую ж. дорогу, на разстояніи 200 верстъ отъ Борисоглѣбска и 286 верстъ отъ Харькова, а слѣдоват. всѣ хлѣбные грузы для заграничной отправки Восточнаго, въ 200 верстъ, участка, дойдя до ст. Лисокъ не могутъ направляться далѣе на Харьковъ и Николаевъ удаленнаго отъ Лисокъ на 840 верстъ **), а предпочтутъ прямой путь на Ростовъ—(всего 519 верстъ), сокращая такимъ образомъ движенія на 321 версту желѣзно-дорожнаго пути.

Отсюда очевидно, что средній пробѣгъ груза не можетъ быть опредѣленъ въ половину всего пути. Хотя фрахты отправки грузовъ отъ г. Ростова чрезъ Азовское море, гораздо дороже чѣмъ изъ Николаева, но сравнивая плату за провозъ этихъ лишнихъ 320 верстъ по желѣзной дорогѣ съ увеличенными фрахтами морской перевозки, отправителямъ будетъ все таки выгоднѣе отправлять свои грузы изъ Лисокъ на Ростовъ. Дѣйствительно: провозъ лишнихъ 320 верстъ ***) по желѣзной дорогѣ до Николаева обойдется по 13 коп. съ пуда или по 1 р. 30 к. съ четверти (десятипудовой) дороже чѣмъ до Ростова. Излишняя же стоимость морской перевозки выражается: а) Расходомъ отъ 2 до 3 и въ крайнемъ случаѣ

*) Какъ докажется ниже сего, этотъ процентъ слишкомъ малъ.

**) Отъ Лисокъ до Харькова. . . 286 в.

Отъ Харькова до Николаева . . 554 „

Итого. . . 840 в.

***) Отъ Лисокъ до Харькова. $\frac{286}{24} = 12$ коп.

Отъ Харькова 34 версты

(сверхъ 519 в. Ростов-

скаго пути). 34 = 1 коп.

Всего лишнихъ. . 320 в. 13 коп.

до 4 коп. съ пуда, для доставки груза на каботажныхъ, парусныхъ или паровыхъ судахъ изъ Ростова на Рейдъ и б) излишнимъ морскимъ фрахтомъ на иностранныхъ судахъ отъ 4 до 5 коп. съ пуда; слѣдовательно отъ 6 до 9 коп.; положимъ за среднюю цифру 8 коп. съ пуда или 80 коп. съ четверти. Такъ какъ перевозъ отъ Лисокъ до Николаева по желѣзной дорогѣ выражается излишкомъ въ 1 р. 30 коп. на четверти то очевидно, что отправка хлѣбныхъ грузовъ изъ Лисокъ чрезъ Ростовъ выгоднѣе на 50 коп. съ четверти или по 5 коп. съ пуда. Эта разниа привлечетъ также грузы части линіи между Лискомъ и Харьковомъ — въ особенности съ пространства прилегающаго къ р. Донъ, Коротояк-скаго и Острогожскаго уѣздовъ, гдѣ издавна привыкли имѣть дѣло съ хлѣбными конторами Ростовскихъ и Таганрогскихъ негоціантовъ. Но если даже не принимать во вниманіе этого установившагося порядка торговли, то и во всякомъ случаѣ съ пространства по линіи Борисоглѣбско-Харьковскаго, отъ Лисокъ къ Харькову на протяженіи $\frac{5}{2} \times 24 = 60$ верстъ, будетъ выгоднѣе отправлять грузы на Ростовъ чѣмъ на Николаевъ. Это показываетъ, что пересѣченіе Борисоглѣбско-Харьковскаго направленія, Козлово-Воронежо-Ростовскою желѣзною дорогою, будетъ имѣть громадное вліяніе на среднее разстояніе перевозки грузовъ по Борисоглѣбской желѣзной дорогѣ и что вслѣдствіе этого пересѣченія товарное движеніе будетъ происходить:

а) Между Борисоглѣбскомъ и Лисками по направленію къ Лискамъ съ среднимъ разстояніемъ $\frac{200}{2} = 100$ верстъ.

б) Съ 60 верстнаго участка отъ Лисокъ къ Харькову, по направленію къ Лискамъ съ среднимъ пробѣгомъ $\frac{60}{2} = 30$ в.

в) Съ 226 верстнаго участка прилегающая къ Харькову, съ среднимъ пробѣгомъ $\frac{226}{2} = 113$ верстамъ. Принимая въ расчетъ количество грузовъ, отправляемыхъ съ участковъ дороги пропорціонально ихъ длинамъ получится, что:

1) Для участка Борисоглѣбско-Лыски, въ 200 верстъ отправляется $\frac{31\frac{1}{3}}{8}$ количества всѣхъ грузовъ.

2) Для участка отъ Лисокъ къ Харькову въ 60 верстъ $\frac{1}{8}$ всѣхъ грузовъ.

3) Для участка прилегающаго къ Харькову въ 226 вер. $\frac{32\frac{2}{3}}{8}$ всѣхъ грузовъ.

А слѣдовательно средній пробѣгъ всѣхъ грузовъ выразится слѣдующею формулою:

$$\frac{31\frac{1}{3}}{8} \times 100 + \frac{1}{8} \times 30 + \frac{32\frac{2}{3}}{8} \times 113 = 97 \text{ верстъ.}$$

Вотъ средняя величина пробѣга груза, которая должна быть принята въ расчетъ при опредѣленіи грузоваго движенія по Борисоглѣбско-Харьковской ж. д.

Принимая въ основаніи средній пробѣгъ груза малой скорости въ 97 верстъ, но присоединяя въ вѣдомость доходности дороги 10.000,000 пудовъ разныхъ грузовъ (ниже сего показанныхъ) — совершенно упущенныхъ составителями записки Воронежской депутаціи, доходность Борисоглѣбско-Харьковской дороги выразится слѣдующими цифрами:

І. Грузы малой скорости.

Съ 26.350,000 по $\frac{1}{24}$ к. съ пуда и версты за 97 верстъ средняго пробѣга
 $(\frac{26.350,000}{24} \times 97)$ К 1.065,000 руб.

Грузы эти совершенно упущены въ запискѣ г. депутатовъ губерніи.	П. а) За провозъ каменнаго угля на участокъ прилегающій къ Харькову 3.000,000 пудовъ съ среднимъ пробѣгомъ въ 113 верстъ по $\frac{1}{60}$ к. съ пуда и версты $(\frac{3.000,000}{60} \times 113)$ К .	56,500 „
	б) За привозъ антрацита въ участокъ „Лиски“ прилегающій къ Воронежско-Ростовской ж. д. съ среднимъ пробѣгомъ 30 вер.—1.000,000 пудовъ, по $\frac{1}{60}$ к. съ пуда и версты $(\frac{1.000,000}{60} \times 30)$ К.	5,000 „

Примѣчаніе. На снабженіе каменнымъ углемъ участка Лиски-Борисоглѣбскъ, слабо населеннаго, имѣющаго мало заводовъ и фабрикъ и имѣющаго много лѣсовъ (въ Бобровскомъ уѣздѣ) рассчитывать нельзя.

Грузы непоказанные въ запискѣ Воронежской депутаціи.	Ш. а) За транзитную перевозку приволжскаго товара [въ дополненіе принятыхъ уже въ расчетъ Елтонской соли и рыбы]—3.000,000 пудовъ (цифра изъ Воронежско-Харьковского проекта на всю длину дороги по $\frac{1}{32}$ к.— $(\frac{3.000,000}{32} \times 486)$	456,000 руб.
	б) За транзитную перевозку Сахара и другаго разнаго товара идущаго въ г. Воронежъ 3.000,000 пудовъ (цифры изъ записки Воронежско-Харьковского проекта) за 286 вер. по $\frac{1}{18}$ к. $(\frac{3.000,000}{18} \times 286)$ К.	480,000 „

IV. Пассажирское движеніе какъ исчислено выше 157,000 „

V. За багажъ, товаръ большой скорости и разные доходы какъ показано выше 176,000 „

Всего . . 2.395,500 руб.

Что составляетъ на версту дороги валовой доходности только 4,929 руб. въ годъ. При такой низкой валовой доходности, расходы по эксплуатаціи поглащаютъ отъ 70%, до 85% дохода. Принявъ въ этомъ случаѣ для Борисоглѣбской дороги 75% получимъ.

$0,75 \times 2.395,000 = 1.796,625$ руб.; сумму выражающую эксплуатационный расходъ *). И такъ:

1) Эксплуатационный расходъ . . .	1.796,625 руб.
2) Уплата % и погашенія какъ исчислено выше	1.743,816 „
Всего обязательнаго расхода . . .	3,540,400 „
Наибольшій доходъ	2.395,500 „
Ежегодный дефицитъ	1.144,942 „
или круглою цифрою . . .	1.145,000 „ ежег.

Присоединивъ къ этой цифрѣ 1.145,000 руб. выражающую дефицитъ Борисоглѣбской дороги, исчисленную чистую доходность Воронежско-Харьковской 455,000, получится разница въ пользу Воронежско-Харьковского направленія въ 1.600,000 въ годъ, что составляетъ преимущество чистаго дохода на 4,400 рублей на каждую версту въ годъ.

*) т. е. всего 3696 руб. на версту тогда какъ по Воронежско-Харьковскому направленію расходъ этотъ исчисленъ болѣе чѣмъ на 6,000 рубл. на версту.

Эти цифровые выводы, основанные не только на данныхъ представленныхъ въ запискѣ Воронежской депутаціи, но съ присоединеніемъ къ нимъ еще 100,000 пудовъ грузовъ упущенныхъ въ этой запискѣ и кромѣ того, провѣренныя и вычисленныя на основаніи строгаго расчета поверстнаго движенія грузовъ, при одинаковыхъ тарифахъ какъ и по проекту Воронежско-Харьковскому, доказываютъ лучше всего что **Борисоглѣбско-Харьковская желѣзная дорога, какъ самостоятельное Коммерческое предпріятіе, безъ ежегодной, по меньшей мѣрѣ въ 1.145,000 рублей, приплаты отъ правительства существовать не можетъ, а слѣдов. и реализація капитала безъ гарантіи правительства не мыслима.**

Такимъ образомъ изъ всего вышеизложеннаго ясно усматривается, что съ какой бы стороны не смотрѣть на вопросъ, по отношенію ли къ плотности народонаселенія, къ количеству грузовъ или къ финансовой сторонѣ дѣла, взвѣсивъ самымъ безпристраснымъ образомъ доводы записки гг. Депутатовъ Воронежскаго губ. земства и поставивъ ихъ **при тѣхъ же условіяхъ**, въ паралель съ данными Воронежско-Харьковскаго проекта, не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что всѣ выгоды складываются безусловно въ пользу Воронежско-Харьковской желѣзной дороги, которая вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ **истиннымъ благодѣяніемъ для края, справедливо называемаго житницею Россіи.**

По уполномочію отъ городовъ Воронежа и Новаго Оскола, отъ Велико-Михайловскаго Сельскаго Общества и отъ Земствъ Воронежскаго, Нижнедѣвицкаго, Старооскольскаго и Волчанскаго уѣздовъ.

Предводитель Дворянства
Ново-Оскольскаго уѣзда **Князь Голицынъ.**

Инженеръ **Э. Зубовъ.**



М. П. С.

Копія.

ТЕХНИЧЕСКО-ИНСПЕКТОРСКИЙ

КОМИТЕТЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

14 Мая 1880 года.

№ 6504.

Отдѣленіе техническое.

Столъ I.

Ново-Оскольскому Предводителю Дворянства Князю Голицину.

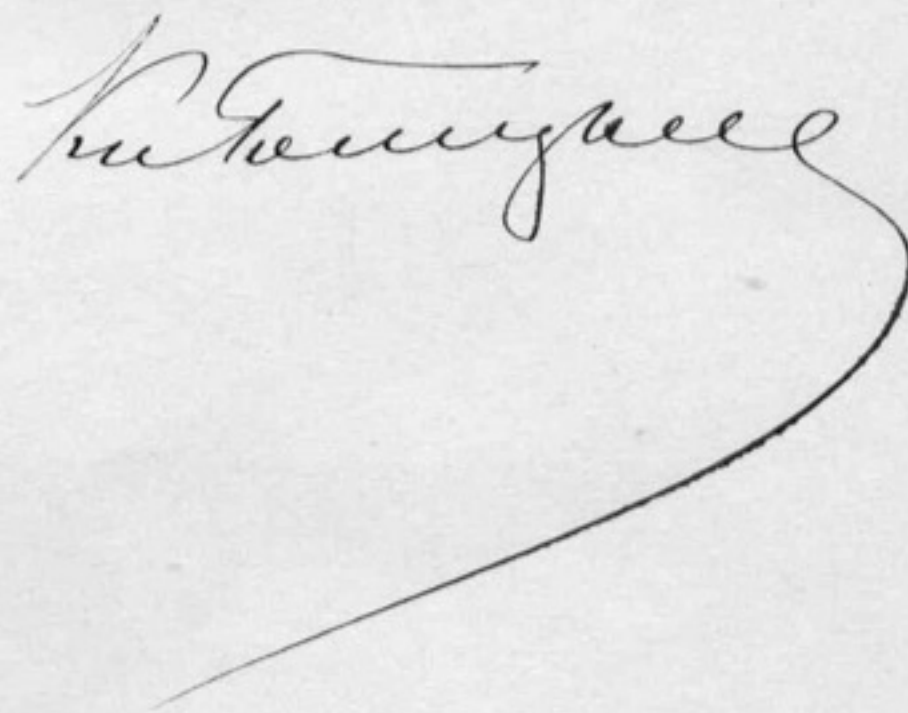
На заявленіе отъ 12 сего Мая, Техническо-Инспектор-скій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь сообщить Вашему Сіятельству, что протяженіе проектируемой Харь-ково-Борисоглѣбской дороги, согласно проекту, выработан-ному по Правительственнымъ изысканіямъ, произведеннымъ въ 1874—75 гг. составляетъ 485 вер. 303 саж.

За завѣдывающаго техническою и

инспекторскою частями инженеръ И. Кологривовъ.

Дѣлопроизводитель инженеръ Дѣминъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:



133388