

ПРОВЕРЕНО
1992 г.

ГРАФЫ В. А. и А. С. ПОТОЦКИЕ И Б. Л. ШАБЛОВСКИЙ.

Б. Л. Шабловский
Кишинев 19/Х 1910.

Б. Л. Шабловский

ЗАПИСКА

о наченіи Западно-Верушовской
жельзной дороги.

ЦГИА СССР
Фонд 1000
БИБЛ № 100
71650

85(01) 9р
П64 П64

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1910.

Не выдается на дом

ПРОВЕРЕНЬ
1992 г.

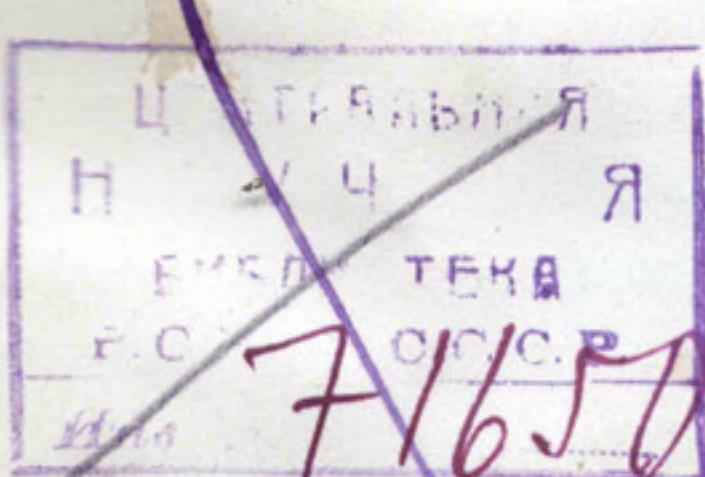
ГРАФЫ В. А. и А. С. ПОТОЦКИЕ И Б. Л. ШАБЛОВСКИЙ.

148
524

385/01
п 64



ЗАПИСКА
о значеніи Западно-Верушовской
жельзной дороги.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1910.

1. Цѣль записки.

Закономъ, 10 Іюня 1905 года о мѣрахъ къ привлечению частныхъ капиталовъ въ дѣло желѣзнодорожнаго строительства Россіи предусмотрѣнъ цѣлый рядъ различныхъ пособій и льготъ для частныхъ желѣзныхъ дорогъ со стороны Правительства, въ ряду коихъ первою, основною и главнѣйшую льготою является дарование облигационнымъ капиталамъ вновь проектируемыхъ дорогъ правительственной гарантіи, безъ каковой поддержки въ настоящее время совершенно невозможно привлечь капиталы, необходимые для постройки дорогъ общаго значенія, а слѣдовательно невозможно и осуществить такія постройки.

Согласно приведенному закону, правительственная гарантія даруется лишь тѣмъ дорогамъ, которые имѣютъ государственное экономическое значеніе. Однако въ законѣ не содержится указаній относительно того, какія соображенія должны имѣть рѣшающее значеніе въ данномъ вопросѣ, а равно и бытія практика примѣненія этого закона не выработала строго опредѣленныхъ положеній, которыми надлежало бы руководствоваться при выясненіи государственного значенія сооружаемой дороги. Установленіе въ каждомъ отдельномъ случаѣ, удовлетворяетъ ли новая желѣзная дорога требуемому условію и можетъ ли быть предоставлена ей указанная важная льгота, зависитъ отъ правительственныхъ органовъ, вѣдающихъ вопросы о постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, какъ то: Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, Совѣта Министровъ и, наконецъ, въ качествѣ высшей инстанціи, Второго Департамента Государственнаго Совѣта.

При такихъ условіяхъ сужденія помянутыхъ правительственныхъ учрежденій и лицъ о тѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, постройка коихъ была разрѣшена за послѣднее время, съ дарованіемъ симъ дорогамъ вышеозначенной льготы, приобрѣтаютъ особо важное значеніе, такъ какъ служатъ единственными руководящими указаніями при разсмотрѣніи вопросовъ объ общегосударственномъ значеніи линій, вновь проектируемыхъ.

Исходя изъ этого соображенія, авторы настоящей записки поставили своей задачей возможно болѣе подробно выяснить вопросъ о значеніи проектируемой ими Западно-Верушовской желѣзной дороги путемъ сопоставленія мнѣній, высказанныхъ подлежащими правительственными учрежденіями какъ о названной желѣзной дорогѣ, при первоначальномъ разсмотрѣніи проекта ея постройки, такъ и о тѣхъ семи желѣзныхъ дорогахъ, постройка которыхъ—съ прави-

тельственной гарантіей облигаций—была разрѣшена за послѣдніе два года.

Для болѣе удобнаго сравненія этихъ дорогъ съ проектируемою, въ нижеслѣдующей таблицѣ приводятся данные о размѣрѣ гарантированного Правительствомъ капитала по каждой дорогѣ, протяженіи и времени разрѣшенія постройки ихъ (дня утвержденія устава), съ указаніемъ процентнаго отношенія, въ коемъ находятся таковой капиталъ и протяженіе каждой изъ семи дорогъ къ капиталу и протяженію Западно-Верушовской дороги.

НАЗВАНИЕ ДОРОГИ:	Гаран. Прав. капитал.	% отн. къ кап. З.-В. д.	Протя- женіе дор.	% отн. къ дл. З.-В. д.	Разр. постр. (Утв. устава).
1. Сѣверо-Донец- кая . . .	87.860	8,65	722	4,32	4 Іюня 1908 г.
2. Одесса - Бах- мачъ . . .	78.130	7,68	619	3,70	" " "
3. Армавирь-Ту- апсинская .	33.500	3,30	232	1,39	17 Іюля 1908 г.
4. Подольская .	19.160	1,88	224	1,34	
5. Западно-Веру- шовская . .	10.160	1,00	167	1,00	
6. Гербы-Кѣлец- кая . . .	9.280	0,91	137	0,83	17 Іюля 1908 г.
7. Ейская . . .	8.085	0,80	135	0,81	17 Іюля 1908 г.
8. Троицкая . .	6.432	0,63	128	0,77	13 Апр. 1910 г.
Итого .	252.632	—	2.364	—	

Изъ цифръ этихъ видно слѣдующее:

1) Къ линіи, нами проектируемой, ближе всего подходитъ, по размѣрамъ, Гербы-Кѣлецкая дорога; она меньше Западно-Верушовской по длини на $\frac{1}{6}$, а по суммѣ гарантированного капитала лишь на $\frac{1}{10}$.

2) Дороги Сѣверо-Донецкая и Одесса-Бахмачская рѣзко отличаются отъ всѣхъ прочихъ. Онѣ больше линіи, нами проектируемой, по длини свыше чѣмъ въ 3—4 раза, а по размѣрамъ гарантированного капитала въ 8—9 разъ.

3) Среднее мѣсто занимаютъ дороги Армавирь-Туапсинская и Подольская, превышающія Западно-Верушовскую по длини примѣрно на $\frac{1}{3}$, а по размѣрамъ гарантированного капитала въ 2—3 раза.

4) Послѣднее, по величинѣ, мѣсто занимаютъ дороги Ейская и Троицкая, причемъ каждая изъ нихъ меньше линіи, нами проектируемой: первая и по длини и по суммѣ капитала на $\frac{1}{5}$, а вторая по длини почти на $\frac{1}{4}$, а по суммѣ капитала на $\frac{1}{3}$.

5) По времени ранѣе всего была разрѣшена постройка Сѣверо-Донецкой дороги (въ Іюнѣ 1908 года); затѣмъ въ томъ же 1908 году, послѣдовало разрѣшеніе на проведеніе слѣдующихъ пяти дорогъ и, наконецъ, въ текущемъ 1910 году (уже послѣ разсмотрѣнія вопроса о проектируемой нами линіи) было разрѣшено сооруженіе Троицкой дороги.

Полагая, что льготы, даруемые Государствомъ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ видѣ предоставлениія имъ правительственної гарантіи облигацій, по своему объему, должны находиться въ соотвѣтствіи съ общегосударственнымъ значеніемъ помянутыхъ дорогъ, мы будемъ, при выясненіи значенія Западно-Верушовской желѣзной дороги, прежде и подробнѣе всего останавливаться на сравненіи ея съ Гербы-Кѣлецкой желѣзной дорогой, имѣя въ виду при этомъ, кромѣ близкаго сходства этихъ линій по протяженію и размѣрамъ гарантированныхъ правительствомъ капиталовъ, также и нижеслѣдующія обстоятельства:

а) обѣ названныя линіи лежать въ одной и той же мѣстности и находятся въ совершенно аналогичныхъ условіяхъ въ смыслѣ ихъ значенія: мѣстнаго, транзитнаго и стратегическаго, а равно въ финансовомъ отношеніи и въ смыслѣ вліянія на доходы сосѣднихъ дорогъ.

б) Послѣ того, какъ въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ было весьма подробно выяснено значеніе Гербы-Кѣлецкой дороги, вопросъ этотъ не вызывалъ никакого разногласія въ послѣдующихъ инстанціяхъ, причемъ Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта призналъ, что Гербы-Кѣлецкая дорога имѣеть какъ крупное мѣстное, такъ и государственное значеніе.

б) Въ постановленіи Совѣта Министровъ, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ 20 Августа 1909 года, было указано, что благопріятное разрѣшеніе вопроса о Западно-Верушовской ж. д. и дарованіе ея облигаціямъ правительственної гарантіи предуказывается недавнимъ (въ 1908 году) примѣромъ разрѣшенія, по положенію Второго Департамента Государственнаго Совѣта, постройки, съ правительственною гарантіею, Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги.

2. Мѣстное значеніе проектируемой дороги.

При обсужденіи проекта Западно-Верушовской ж. д. дороги въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ Министерствахъ Финансовъ и Путей Сообщенія и въ Совѣтѣ Министровъ, вопросъ о мѣстномъ значеніи этой дороги не вызвалъ разногласія и названныя инстанціи единогласно признали, что проектируемая дорога имѣеть весьма важное мѣстное значеніе.

При окончательномъ же разсмотрѣніи этого проекта по вопросу о мѣстномъ значеніи Западно-Верушовской желѣзной дороги было высказано слѣдующее:

1) Сфера мѣстнаго вліянія дороги незначительна, такъ какъ, при площади района дороги въ 3.741 кв. верстъ и при длины ея въ 167 верстъ, эта сфера вліянія ограничивается полосою земли шириной съ каждой стороны желѣзнодорожнаго полотна по 11 верстъ, т. е. всего въ 22 версты.

2) Расчеты доходности и грузооборота дороги вообще и въ особенности грузовъ отправленія, сдѣланные Комисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, не могутъ получить осуществленія, такъ какъ они произведены скорѣе на основаніи предположеній о благотворномъ вліяніи дороги на развитіе въ будущемъ экономической дѣятельности въ районѣ

дороги, чѣмъ на основаніи твердыхъ данныхъ о его существующей производительности, причемъ заключеніе это вытекаетъ какъ изъ сравненія общаго количества грузовъ по отправленію съ весьма ограниченной площадью района, такъ и изъ сопоставленія отдѣльныхъ категорій этихъ грузовъ: сельско-хозяйственныхъ, промышленныхъ и лѣсныхъ.

По отношенію къ этимъ тремъ категоріямъ грузовъ въ отдѣльности сдѣланы такія указанія:

а) Не смотря на высокую сельско-хозяйственную культуру въ районѣ дороги, продуктовъ таковой культуры едва хватаетъ на продовольствіе весьма густого населенія этой мѣстности, и потому дорога, въ смыслѣ вывоза этихъ продуктовъ, никакого значенія имѣть не можетъ.

б) Фабричная и горная промышленность находятся въ районѣ дороги лишь въ зачаточномъ состояніи, а потому, не смотря на то, что здѣсь имѣются залежи известняка и желѣзной руды, едва ли можно расчитывать, что использование этихъ богатствъ можетъ дать въ ближайшемъ будущемъ грузы, достаточные для обеспеченія доходности дороги.

в) Не смотря на значительное пространство лѣсовъ въ районѣ дороги (около 95.000 десятинъ), нельзя расчитывать на вывозъ ихъ въ количествѣ 5.500.000 пудовъ, предполагающемъ разработку лѣсовъ на всей ихъ площади и при томъ въ максимальномъ размѣрѣ.

Въ виду изложеннаго, было высказано что мѣстное экономическое значеніе проектируемой нами дороги не можетъ быть особенно значительнымъ.

Между тѣмъ, при разсмотрѣніи вопроса о Гербы-Кѣлецкой желѣзной дорогѣ никакихъ сомнѣній въ правильности данныхъ, установленныхъ относительно ея Комисіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, высказано не было, а было лишь замѣчено, что Ченстоховъ-Кѣлецкая линія прорѣжетъ густонаселенную мѣстность, съ высокою сельско-хозяйственною культурою и значительными лѣсными богатствами, и въ начальномъ своемъ пунктѣ, Ченстоховѣ, примкнетъ къ району, въ которомъ широко развита фабрично-заводская промышленность, преимущественно металлургическая и текстильная, а потому линія эта, обслуживая интересы Ченстоховскаго района и сокращая пробѣгъ грузовъ въ сообщеніяхъ съ остальной сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ несомнѣнно имѣть крупное мѣстное значеніе.

Главнѣйшія данныя, характеризующія районы сравниваемыхъ линій, таковы:

	Запад.-Веруш.	Ченст.-Кѣл.
1. Длина линіи, верстъ . . .	167	109
2. Площадь района квадр. верс.	3.741	2.200
3. Ширина района съ каждой стороны линіи верстъ . . .	11*)	10
4. Населеніе, душъ	350.000	175.000

*) $(3.741:167) : 2 = 11,1$ в., а для Чен.-Кѣл. $(2.200:109) : 2 = 10,0$ в.

5. Плотность насел. на 1 кв.			
версту душъ	94		80
6. Количество лѣса, десят. . .	95.000		40.000
7. Лѣса на 1 кв. вер.—десят. .	25		18

Приведенные цифры показываютъ, что ширина района, считая таковою полосу земли по обѣ стороны земляного полотна, для Ченстохово-Кѣлецкой дороги (20 вер.) меньше, чѣмъ для линіи, нами проектируемой (22 вер.), но тѣмъ не менѣе это обстоятельство не привело къ выводу, что сфера экономического вліянія Ченстохово-Кѣлецкой дороги не можетъ быть значительной. Тѣмъ болѣе не имѣется основаній для такого вывода по отношенію къ линіи, нами проектируемой, районъ которой и по густотѣ населенія, какъ видно изъ тѣхъ же цифръ, и по богатству лѣсомъ и минеральными ископаемыми (громадными залежами камня и руды, по качеству вдвое лучшей, чѣмъ въ сосѣднемъ районѣ)—значительно превосходитъ районъ Ченстоховъ-Кѣлецкой желѣзной дороги.

Въ районѣ, прорѣзаемомъ Гербы-Кѣлецкой жел. дор., фабрично-заводская промышленность находится въ такомъ же зачаточномъ состояніи, какъ и въ районѣ, по которому имѣеть пройти Западно-Верушовская линія; исключеніе представляеть лишь Ченстоховскій районъ, гдѣ сильно развита фабрично-заводская промышленность, преимущественно металлургическая и текстильная. Но если послѣднее обстоятельство считать выгодною стороною Гербы-Кѣлецкой линіи, то въ совершенно равной мѣрѣ этотъ доводъ слѣдуетъ отнести и къ нашей линіи, которая такъ же, какъ и Гербы-Кѣлецкая, въ своемъ начальномъ пункѣ—Ченстоховѣ—примыкаетъ къ названному району, причемъ нетрудно видѣть, что даже въ смыслѣ сокращенія разстояній наша линія должна имѣть для развитія металлургической промышленности Ченстоховскаго района гораздо большее значеніе, чѣмъ Гербы-Кѣлецкая. Дѣйствительно, послѣдняя линія представляеть, главнымъ образомъ, ту выгоду, что сокращаетъ разстояніе для подвоза въ Ченстоховъ Криворожской руды (идущей въ Ченстоховъ и нынѣ, когда линіи этой еще не существуетъ), но сокращаетъ всего лишь на 70 верстъ, каковое сокращеніе, при стоимости руды на мѣстѣ 5 коп. пудъ и подвозѣ ея за 1.300 верстъ, особеннаго значенія имѣть не можетъ, такъ какъ при этихъ условіяхъ вліяніе новой линіи выражалось бы уменьшеніемъ стоимости руды менѣе, чѣмъ на 4% *).

Несравненно большее значеніе для развитія металлургической промышленности въ Ченстоховскомъ районѣ будетъ имѣть постройка нашей линіи и разработка нашей Прашской руды. Принимая во вниманіе, что послѣдняя стоитъ на мѣстѣ $3\frac{1}{2}$ —4 коп. пудъ, что перевозка ея до Ченстохова обойдется не болѣе 1 копѣйки съ пуда и что руда эта содержитъ 38% желѣза (Криворожская руда $- 58\%$), нельзя не признать, что

*) Стоимость руды въ Ченстоховѣ равняется $5 + (1.300 : 121) = 15,7$ коп.
уменьшеніе стоимости равняется $70 : 121 = 0,6$ к., т. е. $3,8\%$.

замѣна Криворожской руды, въ соотвѣтствующей пропорціи, Прашкою удешевить матеріалъ для выплавки чугуна почти втрое *). Слѣдовательно, въ конечномъ результата Гербы-Кѣлецкая дорога можетъ удешевить металлургическое производство въ Ченстоховскомъ районѣ лишь на 38.000 рублей **), тогда какъ постройка Западно-Верушовской линіи удешевить его на 170.000 руб. ***), т. е. въ 4—5 разъ больше, и устранить при этомъ нынѣшнее крайне ненормальное положеніе этой промышленности, при которомъ заводы, имѣя прекрасную руду всего въ разстояніи 60 верстъ отъ мѣста ихъ расположения, вынуждены получать таковую изъ пункта, отстоящаго въ 1.300 верстахъ, уплачивая за перевозку сумму въ два раза превышающую стоимость руды на мѣстѣ.

Независимо отъ сего, необходимо отмѣтить, что проектируемая линія, содѣйствуя разработкѣ *Прашской руды*, которая до сего времени не разрабатывалась, повлечетъ, такимъ образомъ, за собою *возникновеніе* въ данной мѣстности новой отрасли промышленности. На подобного рода обстоятельства всегда обращалось самое серьезное вниманіе при разсмотрѣніи вопросовъ о вновь проектируемыхъ линіяхъ; такъ напримѣръ, къ числу выгода Армавирь-Туапсинской дороги было отнесено то, что она окажеть содѣйствіе развитію нефтяной промышленности Майкопскаго района, нынѣ еще не существующей; относительно Ейской дороги было указано, что она пересѣчеть на половину еще непочатый край и вызоветъ производство новыхъ цѣнностей, чѣмъ значительно подыметъ общую производительность всего края; въ ряду преимуществъ Сѣверо-Донецкой дороги, особенно подчеркнуто, что линія эта имѣть весьма важную задачу способствовать развитію каменно-угольной промышленности на новыхъ мѣсторожденіяхъ, и что проведеніе ея несомнѣнно вызоветъ къ жизни новыя углепромышленныя предпріятія. Въ этомъ отношеніи Западно-Верушовская дорога имѣть несомнѣнное преимущество передъ Гербы-Кѣлецкой дорогой, такъ какъ послѣдней не можетъ быть присвоено значенія фактора, способствующаго возникновенію въ ея районѣ нового рода промышленности.

Изложенные соображенія приводятъ къ заключенію, что сфера экономического вліянія Западно-Верушовской линіи отнюдь не меньше такового же вліянія Гербы-Кѣлецкой дороги. Напротивъ, районъ названной линіи, по густотѣ населенія и природнымъ богатствамъ, имѣть больше данныхъ для промышленнаго развитія, чѣмъ районъ Гербы-Кѣлецкой дороги, и потому болѣе, чѣмъ послѣдній, нуждается въ желѣзной дорогѣ.

Переходя къ сравненію данныхъ о грузооборотѣ линій вообще и о грузахъ по отправленію въ частности, приводимъ

*) $(3,75 \times 58) = 5,7$ коп. $15,7 : 5,7 = 2,75$.

**) На сокращеніе пробѣга на 70 верстъ, $6\frac{1}{2}$ мил. пуд. руды, даетъ сбереженіе $(6.500.000 \times 70) : 121 = 37.600$ руб.

***) 3 милл. пуд. Прашской руды обойдется въ $3.000.000 \times 5$ коп. = 150.000 р. она замѣняетъ 2 милл. Криворожской руды, которая обходится $2.000.000 \times 16$ к. = = 320.000 руб.; $320 - 150 = 170$ тыс. руб.

следующий подсчетъ, сдѣланный Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ:

Грузы.	Зап.-Веруш. дор.	Ченст.-Кѣл. дор.
--------	------------------	------------------

тысячи пудовъ.

1) По отправленію.

а) Сельскохозяйственные:

хлѣбъ	1.250	400
картофель	1.000	—
сало, кирпичъ	2.500	250

б) Промышленные:

известъ	1.000	—
камень	1.250	250
желѣзная руда	3.000	—
в) мѣсн. грузы	5.500	3.700
г) прочіе грузы	—	3.230

Итого . . 15.500 7.830

2) По прибытию 6.485 7.900

Всего мѣстн. грузовъ . . 21.985 15.730

Въ виду того, что въ районѣ проектируемой нами линіи находятся богатыя залежи руды и известковаго камня, въ числѣ грузовъ по отправленію на этой линіи указано 3 мил. пудовъ мѣстной руды, какового груза на Ченстохово-Кѣлецкой линіи вовсе нѣтъ, а грузовъ камня показано на 1 милл. пудовъ больше, чѣмъ въ районѣ Ченстохово-Кѣлецкой дороги (1.250 тыс. пудовъ и 250 тыс. пуд.). За неимѣніемъ этихъ ископаемыхъ въ Ченстохово-Кѣлецкомъ районѣ, для общаго сравненія количества грузовъ по отправленію обоихъ районовъ, приведенные грузы (3 милл. пуд. руды и 1 милл. пуд. камня) слѣдуетъ изъ итога исключить: въ результатѣ получимъ слѣдующее:

Зап.-Вер. д.	Чен.-Кѣл. д.
--------------	--------------

Грузы отправленія . . 11.500 т. п. 7.830 т. п.

На одну версту пути. 69.000 пуд. 72.000 пуд.

На 1 кв. версту площ. 3.100 пуд. 3.500 пуд.

Такимъ образомъ, при исключениіи руды и камня, каковыхъ грузовъ въ Ченстохово-Кѣлецкомъ районѣ не имѣется,— общее количество грузовъ отправленія, опредѣляемое Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ для района Ченстохово-Кѣлецкой дороги какъ на 1 версту пути, такъ и на 1 кв. версту площади района, оказывается нѣсколько большимъ, чѣмъ таковое же общее количество, опредѣленное той же Комиссіею для района Западно-Верушовской линіи. По типу оба сравниваемые района одинаковы, и потому, если количество грузовъ по отправленію въ общемъ не было признано преувеличенымъ для Ченстохово-Кѣлецкой линіи, то тѣмъ болѣе оно не можетъ быть признано таковымъ по отношенію къ проектируемой линіи.

Обращаясь къ разсмотрѣнію, въ отдѣльности, каждого изъ грузовъ по отправленію, надлежитъ замѣтить, что Комисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣла объ этихъ грузахъ подробныя сужденія, изложенные ниже.

А) Руда. Такъ какъ ежегодная добыча руды въ краѣ составляетъ около 16 милл. пуд., то количество Прашской руды, подлежащей вывозу, опредѣлено въ 3 милл. пуд., т. е. въ размѣрѣ приблизительно $\frac{1}{5}$ общаго количества, причемъ было высказано, что, въ случаѣ возможнаго улучшенія условій доменнаго производства, вывозъ ея могъ бы увеличиться до 5 милл. пудовъ. Вывозъ каждого миллиона этой руды для замѣны соотвѣтствующаго количества Криворожской руды дастъ выгоды свыше 50.000 рублей *); поэтому нѣть основаній считать первую изъ приведенныхъ цифръ преувеличенною.

Б) Камень. Количество этого груза исчислено для Западно-Верушовской линіи въ 1.250.000 пуд., т. е. болѣе, чѣмъ для Ченстохово-Кѣлешкаго района, на 1 милл. пудовъ. Нѣть никакихъ основаній сомнѣваться и въ правильности этой цифры. Во всякомъ случаѣ, значительное количество грузовъ камня не можетъ сколько нибудь замѣтно увеличить доходность дороги, ибо камень грузъ невыгодный: тарифъ его всего $\frac{1}{60}$, и въ то время какъ въ общемъ перевозка каждого миллиона пудовъ грузовъ по отправленію, не считая камня, даетъ дорогѣ выручку въ 13.500 руб. отъ перевозки миллиона пудовъ камня выручка выразится въ суммѣ 8.400 руб. т. е. на $\frac{1}{3}$ меньше сравнительно съ выручкой отъ сборовъ за перевозку прочихъ грузовъ отправленія. Если бы изъ числа грузовъ отправленія вовсе исключить указанный миллионъ пудовъ камня, то отъ этого чистый доходъ дороги уменьшился бы всего на 6.000 руб.**), т. е. менѣе чѣмъ на 1% . Такимъ образомъ, вліяніе большаго или меньшаго количества грузовъ камня на доходъ дороги совершенно ничтожно.

В) Хлѣбъ. Количество хлѣбныхъ грузовъ было опредѣлено Комисіею на основаніи поверстнаго коэффиціента отправленія ихъ, существовавшаго въ 1907 году на Варшавско-Вѣнскай дорогѣ, съ округленіемъ до 1.250.000 пудовъ, т. е. съ уменьшеніемъ этого коэффиціента съ 8.500 пуд. на версту до 7.500 пуд. Для признанія этой цифры преувеличеною не имѣется никакихъ основаній.

Г) Картофель. По мнѣнію Комисіи, для этого груза слѣдуетъ принять цифру въ 1 милл. пудовъ, въ виду особыхъ условій мѣстности, производящей до 14 милл. пудовъ картофеля, и возможности его сбыта въ крупные промышленные центры—Лодзь, Домброву и Границу, являющихся и въ настоящее время крупными потребителями сего продукта. Соображенія эти свидѣтельствуютъ, что количество картофеля, подлежащаго отправленію, исчислено очень осторожно.

*⁾ $170.000 : 3 = 56.667$ руб.

**) $(202.782 - 10.417) : (15,5 - 1,25) = 13.500$ руб. $10.417 : 1,25 = 8.400$ руб.

$(10.417 + 5.250) - (6.250 \times 0,8) : 1,25 = 6.000$ руб.

Д) Лѣсные материалы. Данныя по вывозу лѣсныхъ материаловъ характеризуются слѣдующими цифрами:

	Зап.-Вер. д.	Ченст.-Кѣл. д.
Отправлениe . . тыс. пуд.	5.500	3.700
На 1 версту пути . . пуд.	33.000	34.000
На 1 кв. вер. площ. . пуд.	1.470	1.680
Съ каждой десят. . . пуд.	58	93

При разсмотрѣніи этихъ данныхъ обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что, по подсчетамъ Комисіи, всѣ цифры, относящіяся къ вывозу лѣса изъ района Ченстохово-Кѣлецкой дороги, оказываются больше таковыхъ же цифръ, принятыхъ для района Западно-Верушовской дороги, причемъ разница эта становится особенно значительна при расчетѣ количества лѣса, вывозимаго съ каждой десятины: въ одномъ районѣ 58 пуд., а въ другомъ 93 пуда съ десятины, т. е. слишкомъ въ $1\frac{1}{2}$ раза больше. Если бы интенсивность рубки, принятую для Ченстохово-Кѣлецкаго района, примѣнить къ подсчету лѣсныхъ грузовъ на Западно-Верушевской линіи, то количество послѣднихъ слѣдовало бы исчислить не въ 5.500.000 пудовъ, а въ 8.851.000 пуд.

И тѣ и другія цифры, однако, весьма далеки отъ максимальной нормы для вырубки лѣса. Считая, при 60-ти лѣтнемъ періодѣ, эту норму въ 30 кубовъ съ десятины, а вѣсъ куба въ 300 пуд., получимъ, что наивысшій размѣръ вывоза лѣса съ каждой десятины долженъ выразиться въ суммѣ 150 пуд. *) ($30 \times 300 : 60 = 150$).

Такимъ образомъ, вывозъ лѣса для района Верушовской дороги расчитанъ по нормамъ, меньшимъ въ три раза сравнительно съ максимальной, и въ $1\frac{1}{2}$ раза—сравнительно съ тою, какая принята для Ченстохово-Кѣлецкой дороги, а потому, если эта послѣдняя норма не была признана преувеличенной, то еще менѣе представляется основаній считать преувеличеннымъ то количество лѣсныхъ грузовъ по отправленію, которое опредѣлено Комисіей для проектируемой линіи.

Засимъ по поводу указанія на то, что цифровые расчеты, относящіяся къ грузамъ отправленія на рассматриваемой линіи, выведены Комисіей о новыхъ дорогахъ скорѣе на основаніи предположеній о благотворномъ вліяніи дороги на развитіе въ ея районѣ сельского хозяйства и промышленности, чѣмъ на какихъ либо твердыхъ данныхъ о существующей его производительности, надлежитъ замѣтить, что этого упрека не было сдѣлано по отношенію къ Ченстохово-Кѣлецкой дорогѣ, а между тѣмъ въ составѣ грузовъ по отправленію и грузовъ мѣстного сообщенія этой дороги, опредѣленныхъ Комисіей въ количествѣ 7.830.000 пудовъ, числилось 5.275.000 пудовъ ($\frac{2}{3}$) новыхъ грузовъ, вызванныхъ

*) Принимая для нашего района максимальную норму получили бы не 5.500 т. п., а 13.250 т. п.

проведеніемъ дороги, т. е. въ составъ означеныхъ грузовъ Ченстохово-Кѣлецкой дороги Коммисіею включено будущихъ грузовъ вдвое больше, чѣмъ существующихъ. Помимо того, ссылку на принятіе Коммисіею въ расчетъ грузовъ, ожидаемыхъ въ будущемъ въ зависимости отъ благотворнаго экономического вліянія дороги на ея районъ, едва ли можно считать доводомъ противъ проектируемой линіи. Какъ видно изъ приведенныхъ выше сужденій о нѣкоторыхъ новыхъ дорогахъ, однимъ изъ главныхъ аргументовъ въ пользу этихъ дорогъ служило то соображеніе, что проведеніе ихъ вызоветъ къ жизни новые промышленныя предпріятія, отъ которыхъ дороги, конечно, могутъ получить и новые грузы. Правильность этой точки зренія, казалось-бы, не подлежитъ оспариванію. Дѣйствительно, если дорога не расчитывается на подобные „будущіе“ грузы, то мѣстное значеніе ея представляется совершенно ничтожнымъ, и такую дорогу во многихъ случаяхъ, быть можетъ, не для чего было бы и строить. Примѣння эти соображенія къ разсматриваемой линіи, необходимо лишь требовать, чтобы расчеты помянутыхъ будущихъ грузовъ были основаны не на однихъ гадательныхъ предположеніяхъ, а на вполнѣ положительныхъ данныхъ. Такое требованіе по отношенію къ настоящему случаю слѣдуетъ считать выполненнымъ. Предположительныя данные Коммисіи о новыхъ дорогахъ не могутъ вызывать никакихъ сомнѣній: въ районѣ проектируемой линіи имѣются: руда, камень, лѣсъ, картофеля ежегодно производится до 14 милл. пудовъ и т. д.; при этомъ, изъ двухъ цифръ для руды (3 милл. пуд. и 5 милл. пуд.) взята меньшая; существующій поверхній коэффиціентъ вывоза хлѣба изъ сосѣдняго района (8.500 пуд.) уменьшенъ на 1.000 пуд.; изъ двухъ цифръ для лѣса (8 и $5\frac{1}{2}$ милл. пуд.) также взята меньшая; норма вырубки лѣса съ десятины, принятая для Верушовской линіи, въ $1\frac{1}{2}$ раза меньше той, какая опредѣлена для Гербы-Кѣлецкой дороги и на 40% меньше указанной выше максимальной нормы (150 пуд.).

Въ подтвержденіе того взгляда, что мѣстное значеніе дороги находится почти всецѣло въ зависимости отъ новыхъ грузовъ, и что только возможностью ихъ появленія и опредѣляется таковое значеніе дороги, можно привести сколько угодно примѣровъ подобной зависимости. Упомянемъ новые грузы угля на Сѣверо-Донецкой дорогѣ, новые грузы хлѣба, сахара и лѣса на Одесса-Бахмачской дорогѣ, значительное количество новыхъ хлѣбныхъ грузовъ на Ейской дорогѣ. Въ послѣднемъ случаѣ расчетъ грузовъ былъ основанъ на выяснившемся общемъ громадномъ значеніи, какое имѣло за послѣднія 30 лѣтъ проведеніе дорогъ на Сѣв. Кавказѣ, гдѣ въ одномъ районѣ количество вывозимаго хлѣба удесятерилось, а въ другомъ—возрасло въ 30 разъ. Въ дѣлѣ постройки Армавиръ-Туапсинской дороги было придано весьма большое значеніе предположеніямъ о возможности возникновенія въ Майкопскомъ районѣ, пересѣкаемомъ дорогою, нефтяной промышленности и появленія новыхъ грузовъ нефти, причемъ расчеты послѣднихъ были сдѣланы далеко не на основаніи твердыхъ данныхъ, такъ какъ даже сколько ни-

будь подробныхъ изслѣдованій этого будущаго нефтеноснаго района не имѣлось.

Вышеизложенными сображеніями и данными, казалось бы, достаточно выясненъ вопросъ о мѣстномъ значеніи Ворушовской дороги съ точки зрењія грузовъ отправленія. Переходя къ грузамъ прибытія, необходимо замѣтить, что таковые были опредѣлены Коммисіею на основаніи поверхныхъ коэффиціентовъ однородныхъ грузовъ на Варшавско-Вѣнскай желѣзной дорогѣ, соотвѣтственно уменьшеныхъ, т. е. на основаніи существующихъ уже данныхъ и отчасти, какъ это обыкновенно практикуется, исходя изъ нормы душевого потребленія населенія въ районѣ линіи.

Цифровыя данные о грузахъ прибытія для нашей и для Ченстохово-Кѣлецкой дорогъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

ГРУЗЫ ПРИБЫТИЯ.	Зап.-Веруш.	Чен.-Нѣл.
1) Каменный уголь	тыс. пуд. 3.750	2.000
2) Хлѣбн. грузы	" 750	1.500
3) Туки землеудоб.	" 500	100
4) Соль	" 300	200
5) Минер. масла (керос.) ,	" 175	250
6) Сахаръ	" 100	100
7) Метал. не въ дѣлѣ . ,	" 100	300
8) Метал. въ издѣл. . . ,	" 100	75
9) Бакал. и конд. тов. . ,	" 50	20
10) Москат. товары . . . ,	" 50	20
11) Машины	" 60	—
12) Мануфакт. и галант. ,	" 50	—
13) Криворожская руда . ,	" —	2.500
14) Кирпичъ	" —	120
15) Пенька и ленъ . . . ,	" —	100
16) Шерсть	" —	100
17) Прочіе сырые материа́лы.	" —	100
18) Сельско-хоз. грузы . ,	" —	50
19) Тряпье всякое . . . ,	" —	50
20) Хлопокъ	" —	50
21) Глина	" —	50
22) Сода	" —	40
23) Поташъ	" —	15
24) Мѣль	" —	10
25) Шлаки ю. р. заводовъ ,	" —	150
26) Прочіе грузы ,	" 500	500
Итого тыс. пуд. 6.485		7.900

Не считая Крив. руды т. п.	6.485	5.400
На 1 версту пути . . пуд.	38.800	49.500
На 1 кв. вер. пл. . . . ,	1.730	2.450
На 1 душу ,	18	31

При разсмотрѣніи приведенной таблицы, Криворожская руда (2.500), представляющая собою исключительно грузъ Ченстохово-Кѣлецкаго района, должна быть, для правильности

сравненія, исключена изъ общаго количества грузовъ этого района подобно тому, какъ были исключены изъ итога, при таковомъ же сравненіи грузовъ по отправленію, Прашская руда и камень. Однако и такое исключение не измѣняетъ того вывода, что грузы прибытія для Ченстохово-Кѣлецкаго района расчитаны по нормамъ значительно болѣе широкимъ, чѣмъ для нашей линіи, а именно:

- а) считая на версту пути, грузы эти превышаютъ количество грузовъ нашей линіи на 28%;
- б) при расчетѣ на кв. версту поверхности района пре-вышеніе составляетъ 40% и, наконецъ,
- в) при расчетѣ на душу превышеніе=72%.

Въ правильности расчета грузовъ прибытія Ченстохово-Кѣлецкой желѣзной дороги какихъ либо сомнѣній не возни-кало, а потому нѣть никакихъ основаній сомнѣваться и въ правильности исчислениія этихъ грузовъ для нашей линіи.

Изъ отдѣльныхъ категорій грузовъ, прежде всего, необходимо остановить вниманіе на каменномъ углѣ, какъ болѣе значительномъ грузѣ. Количество его опредѣлено для Ченстохово-Кѣлецкой дороги въ 2.000.000 пуд., а для нашей линіи въ 3.750.000 пудовъ, т. е. два раза больше, каковую цифру отнюдь нельзя признать преувеличенной, если имѣть въ виду наличность въ районѣ громадныхъ залежей руды и ожидаемое возникновеніе мѣстной чугунно-плавильной про-мышленности, а также то обстоятельство, что рассматриваемый районъ по площади на 50%, а по населенію въ два раза больше Ченстохово-Кѣлецкаго.

Сравнивая остальные грузы, выдѣлимъ сначала тѣ, ко-торые указаны Коммисіею какъ для одной, такъ и для другой линіи. Грузовъ этихъ (2—10, 26) исчислено для нашей линіи 2.350 тыс. пудовъ, а для Ченстохово-Кѣлецкой—3.065 тыс. пуд., т. е. больше, чѣмъ для нашей, даже по абсолютной величинѣ; слѣдовательно, о преувеличенностіи расчета, относящагося къ Верушовской линіи, не можетъ быть и рѣчи.

Насколько шире грузы эти исчислены для Ченстохово-Кѣлецкой линіи, лучше всего видно изъ сравненія расчета на душу грузовъ, наиболѣе необходимыхъ для населенія:

	Зап.-Веруш.	Чен.-Кѣл.
Хлѣба (привоз.) .	2 п. 6 ф.	8 п. 23 ф.
Сала	24 „	46 „
Сахара	12 „	23 „
Керосина	20 „	57 „

Единственный грузъ, исчисленный для нашей линіи въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ для Ченстохово-Кѣлецкой, это—“туки землеудобрительные” (500 и 1000 тыс. пудовъ),—грузъ, имѣющій наименьшій тарифъ ($1/65$) сравнительно со всѣми прочими грузами отправленія. Вслѣдствіе сего, разница выручки по нему опредѣлена для нашей и Ченстохово-Кѣлецкой линій всего въ 3.400 рублей, т. е. суммъ со-вершенно ничтожной, тогда какъ эта разница, но уже въ пользу Ченстохово-Кѣлецкой дороги, для прочихъ 9-ти кате-

горій грузовъ, здѣсь рассматриваемыхъ, достигаетъ 27.500 р.*), т. е. въ 8 разъ больше.

Рассматривая, наконецъ, тѣ грузы прибытія, которые указаны для одной дороги, но не показаны для другой, находимъ, что для нашей линіи такихъ грузовъ предусмотрѣно двѣ группы (машины и мануфакт. и галант.) количествомъ 110 тыс. пуд., а для Ченстохово-Кѣлецкой дороги, (не считая конечно, Криворожской руды)—одинадцать группъ (кирпичъ, пенька и ленъ, шерсть, хлопокъ, тряпье и т. п.) общимъ количествомъ 685 тыс. пуд., т. е. въ шесть съ лишнимъ разъ больше, чѣмъ для нашей линіи.

Изъ изложенного ясно видно, что грузы прибытія какъ въ общемъ, такъ и въ деталяхъ, гораздо шире расчтаны для Ченстохово-Кѣлецкой линіи, въ виду чего никоимъ образомъ нельзя считать преувеличеннымъ количество означенныхъ грузовъ, опредѣленныхъ для нашей линіи.

Для того, чтобы закончить вопросъ о мѣстномъ значеніи Западно-Верушовской линіи, остается упомянуть еще о томъ обстоятельствѣ, что мѣстное значеніе дороги находится въ прямой зависимости отъ общаго количества мѣстныхъ грузовъ дороги: чѣмъ больше такихъ грузовъ, тѣмъ выше и мѣстное значеніе линіи. Наиболѣе отчетливо эта мысль была выражена при разсмотрѣніи вопроса о мѣстномъ значеніи Ейской желѣзной дороги.

Остановившись прежде всего на выясненіи того, насколько предоставление правительственной гарантіи и другихъ льготъ оправдывается экономическимъ значеніемъ проектируемаго рельсоваго пути и, указавъ, что путь этотъ (Ейская дорога) призванъ обслуживать богатѣйшую по плодородію мѣстность, лишенную нынѣ удобныхъ путей сообщенія, было особенно отмѣчено то обстоятельство, что по подсчетамъ Комисіи о новыхъ дорогахъ уже въ первое время эксплоатациі проектируемой линіи слѣдуетъ ожидать поступленія на нее свыше 15 миллионовъ пудовъ груза мѣстнаго происхожденія.

На этомъ основаніи было признано, что проведеніе Ейской дороги имѣть могучее вообще значеніе и для мѣстныхъ интересовъ является необходимымъ.

Сравнивая данныя сей дороги съ линіей, нами проектируемой, получимъ:

Мѣстныхъ грузовъ. Зап.-Вер. д. Ейск. ж. д.

Всего тыс. пуд. . . .	21.985	15.220
На 1 версту пути тыс.		

пудовъ 132 113

Эти цифры свидѣтельствуютъ, что количество мѣстныхъ грузовъ на нашей линіи по абсолютной величинѣ и на версту пути значительно больше, чѣмъ на Ейской дорогѣ.

Въ виду сего, есть полное основаніе утверждать, что проектируемая нами линія должна имѣть не менѣе могучее значеніе для своего района, чѣмъ Ейская дорога, и является

*) 4.232—846=3.335 руб. и 61.452—33.925=27.527 руб.

не менѣе послѣдней необходимою для обслуживаемой ею мѣстности.

Затѣмъ, по количеству мѣстныхъ грузовъ на версту пути наша линія весьма близко подходитъ къ Одесса-Бахмачской желѣзной дорогѣ, которая перевозить таковыхъ грузовъ 80.150 тысячъ пудовъ, при длини въ 619 верстъ, т. е. имѣеть ихъ на версту пути 133.000 пудовъ. Поэтому, если, опираясь на поверстный разсчетъ мѣстныхъ грузовъ, какъ на признакъ жизненности дороги, допустить, что наша линія не имѣеть мѣстнаго значенія, то неизбѣжно слѣдуетъ прийти къ заключенію, что не имѣеть мѣстнаго значенія и Одесса-Бахмачская дорога, что, очевидно, не вѣрно.

Итакъ, съ какихъ бы точекъ зрењія ни рассматривать настоящій вопросъ, выводъ получается одинъ: проектируемая нами дорога имѣеть безспорно крупное мѣстное значеніе и, въ этомъ отношеніи, сооруженіе ея настоятельно необходимо для эксплоатации природныхъ богатствъ района, для дальнѣйшаго развитія въ немъ сельско-хозяйственной культуры, для развитія металлургической промышленности, [какъ въ пунктахъ мѣсторожденія руды (Прашкѣ), где промышленность эта находится еще въ зачаточномъ состояніи, такъ и въ той части района (Ченстоховѣ), где она уже сильно развита, но страдаетъ отъ ненормальныхъ условій подвоза главнаго продукта производства (руды), доставляемаго за 1.300 верстъ, тогда какъ въ томъ же районѣ и притомъ всего въ 60 верстахъ имѣется матеріалъ почти столь же хорошаго качества], для подвоза въ обслуживаемый районѣ крайне необходимаго ему угля и, наконецъ, для доставки мѣстному населенію всего, что ему необходимо для обыденной жизни: сала, сахара, керосина, разныхъ товаровъ и т. п.

Прежде чѣмъ перейти къ детальному разсмотрѣнію доводовъ, высказанныхъ подлежащими инстанціями по вопросу о государственномъ значеніи Западно-Верушовской желѣзной дороги, необходимо отмѣтить тотъ несомнѣнныи фактъ, что удаленность района проектируемой нами линіи отъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и близость къ Германіи, где желѣзнодорожная сѣть весьма густа, ставитъ мѣстное многочисленное населеніе района въ экономическую зависимость отъ Германіи. До какой степени велика эта зависимость, видно хотя бы изъ того, что при постройкѣ въ городѣ Велюни православнаго храма въ 1903 году пришлось кирпичъ, цементъ и все необходимое для его сооруженія доставить изъ Германіи. Западно-Верушовская дорога, прорѣзавъ въ разныхъ направленіяхъ эту обширную приграничную область, тяготѣющую нынѣ къ Германіи и связавъ ея населеніе съ сѣстью дорогъ Имперіи, прекратить тѣмъ самимъ означенную экономическую зависимость отъ Германіи.

Гербы-Кѣлецкая линія, приближающаяся къ границѣ въ мѣстности, уже обслуженной желѣзными дорогами, этой выгодаы какъ мѣстной, такъ и общегосударственной, не представлять, и потому, въ смыслѣ противодѣйствія германиза-

ци края, никакого сравненія съ нашей линіей имѣть не можетъ. Въ этомъ отношеніи наша линія гораздо болѣе подходитъ къ Подольской желѣзной дорогѣ, которая такъ же, какъ и Западно-Верушовская линія, пересѣчеть пограничный районъ, соприкасающійся, подобно нашему району, съ цѣлою сѣстью заграничныхъ австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ и имѣющій населеніе, которое въ своихъ экономическихъ и культурныхъ потребностяхъ тяготѣеть къ Австріи точно такъ же, какъ населеніе нашего района тяготѣеть къ Германіи, причемъ тяготѣніе это съ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ по ту сторону границы естественно все болѣе увеличивается.

Поэтому, казалось бы, что наличность однихъ только фактовъ, отмѣченныхъ выше по отношенію къ линіи нами проектируемой, уже даютъ намъ право признать за нею, помимо мѣстнаго, также и извѣстное государственное значеніе.

3. ГОСУДАРСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ.

При разсмотрѣніи Западно-Верушовской желѣзной дороги, какъ транзитнаго пути, было высказано слѣдующее:

1) Проектируемая дорога сократить пробѣгъ грузовъ во внутреннемъ сообщеніи (отъ Границы и Рудниковъ съ одной стороны, до Калиша и Гловно съ другой стороны) отъ 22 до 110 верстъ, причемъ этимъ сокращеннымъ пробѣгомъ могли бы воспользоваться 13.732.000 пудовъ каменнаго угля изъ Домбровскаго бассейна и 741.000 пуд. другихъ грузовъ.

2) Возникаетъ надежда, что вслѣдствіе измѣненія условій конкуренціи Домбровскаго угля съ Силезскимъ, съ произведеніемъ Западно-Верушовской дороги Домбровскій уголь вытѣснить изъ Калишскаго района заграничный уголь, ввозимый нынѣ туда въ количествѣ около 3.000.000 пудовъ.

3) Для грузовъ, направляющихся за границу въ сообщеніи Бѣлостока, Барановичей и Лукова съ Бреславлемъ и Дрезденомъ, проектируемая линія сокращаетъ пробѣгъ отъ 5 до 24 верстъ, чѣмъ и обусловливается ея значеніе для нашего заграничнаго транзита.

4) Съ точки зрења интересовъ промышленности и торговли все государственное значеніе новой дороги исчерпывается двумя первыми, въ сущности весьма незначительными выгодами для каменно-угольной промышленности Домбровскаго бассейна, ибо сокращеніе разстоянія въ заграничномъ сообщеніи, при огромныхъ пробѣгахъ грузовъ и при дѣйствіи дифференціального тарифа, едва ли можетъ имѣть какое либо серьезное значеніе для русской международной торговли.

Эти соображенія привели къ заключенію, что за Западно-Верушовскою желѣзною дорогою нельзѧ признать серьезнаго государственного значенія.

При разсмотрѣніи же вопроса о сооруженіи Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги было высказано, что дорога эта, при переустройствѣ существующей Гербы-Ченстоховской линіи на широкую колею и при соединеніи ея въ Кѣльцахъ съ Привислинскими дорогами, получить транзитное значеніе, такъ какъ чрезъ пограничный пунктъ Гербы создается новый вывозной путь, сокращающій сообщеніе между

русской железнодорожной сѣтью и юго-восточною частью Германской Имперіи, въ виду чего нельзя не признать, что сооруженіе означенной дороги въ достаточной степени оправдывается общегосударственными интересами.

Какъ видно изъ изложенного, установленіе лишь одного того факта, что Гербы-Кѣлецкая линія создаетъ новый путь, сокращающій сообщеніе между русскими и нѣмеckими дорогами, было вполнѣ достаточно, чтобы признать за Гербы-Кѣлецкой линіею общегосударственное значеніе, тогда какъ выгоды, предоставляемыя торговлѣ и промышленности нашей линіею, образующей два новыхъ транзитныхъ пути и вытѣсняющей иностранный уголь изъ Калишского района, были сочтены въ сущности незначительными, и не дающими возможности признать за нашою линіею общегосударственаго значенія.

По этому поводу, прежде всего, нельзя не замѣтить, что утвержденіе, будто Гербы-Кѣлецкая линія составляетъ новый транзитный путь въ Германію, не совсѣмъ вѣрно, такъ какъ железнодорожный путь черезъ Гербы уже существуетъ съ 1903 года, со времени открытия движенія по узкоколейной Гербы-Ченстоховской линіи, подлежащей перестройкѣ на широкую колею.

Между тѣмъ, наша линія несомнѣнно устанавливаетъ два новыхъ пункта примыканія русской железнодорожной сѣти къ германской—Прашку и Верушовъ, при чемъ послѣдній безспорно имѣть громадное экономическое значеніе, какъ безусловно кратчайшій путь между Варшавою и Бреславлемъ. Кромѣ того и путь нашего внутренняго транзита—Ченстоховъ—Здунская Воля, также несомнѣнно новый и уже по одному количеству транзитныхъ грузовъ, какъ обѣ этомъ будетъ изложено ниже, имѣть никакъ не меньшее значеніе, чѣмъ путь черезъ Гербскую таможню.

Значеніе транзитныхъ путей находится въ зависимости отъ того обстоятельства, что они сокращаютъ разстояніе, что пробѣгъ грузовъ по нимъ меныше, чѣмъ по линіямъ, уже существующимъ. Поэтому для оцѣнки транзитныхъ путей чрезвычайно важно опредѣлить, насколько каждый изъ нихъ въ среднемъ сокращаетъ сообщеніе между данными пунктами.

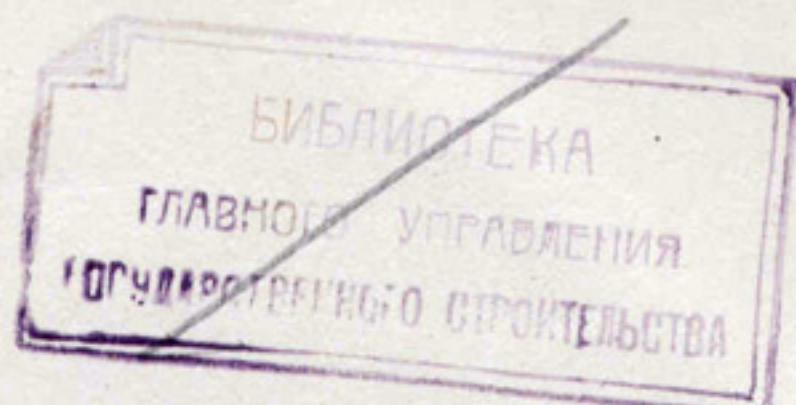
Для проектируемой нами линіи это сокращеніе надо считать въ трехъ направлениыхъ:

- | |
|--|
| а) Здунская Воля—Верушовъ (Бреславль). 22 версты |
| б) Ченстоховъ—Калишъ 93 „ |
| в) Ченстоховъ—Лодзь 22 „ |

Принимая въ расчетъ количество грузовъ по каждому направленію, получимъ, что въ среднемъ пробѣгъ по нашей линіи для транзитныхъ грузовъ сокращается на 67 верстъ. *)

Для Гербы-Кѣлецкой линіи сокращеніе пробѣга транзитныхъ грузовъ въ международномъ сообщеніи составляетъ

*) $[(8.000 \times 22) + (18.789 \times 93) + (2.852 \times 22)] : 29.643 = 67$ верстъ.



70 верстъ. При этомъ, однако, необходимо имѣть въ виду, что изъ международного транзита опредѣленного для этой линіи Коммисіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 12.300 тыс. пуд., $\frac{1}{3}$, т. е. 3.100 пудовъ отойдуть, по заключенію той же Коммисіи, на нашу линію, и что Силезскій уголь, въ количествѣ 3.000 тыс. пуд., направляется въ Кѣльцы черезъ Гербы только вслѣдствіе сравнительной загруженности прилегающаго къ границѣ участка Привислинскихъ дорогъ, а не потому, что это направленіе короче (оно на самомъ дѣлѣ длинѣе на 16 верстъ) *). Такимъ образомъ, оказывается, что въ дѣйствительности среднее сокращеніе международного транзита въ направленіи на Гербы будетъ равняться лишь 52 верстамъ **).

Такъ какъ сокращеніе разстояній, придавая линіи транзитный характеръ и общегосударственное значеніе, служить основаніемъ для оцѣнки въ семъ отношеніи вновь проектируемыхъ линій, то на вопросъ о цѣлесообразности постройки желѣзной дороги въ цѣляхъ сокращенія на известное число верстъ, правильнѣе всего отвѣтить цифровыми данными, опредѣливъ для удобства сравненія: сколько верстъ дороги нужно построить и какой капиталъ Правительство должно гарантировать, чтобы сократить пробѣгъ транзитныхъ грузовъ на одну версту.

Эта мѣрка транзитнаго значенія дороги опредѣлится: для нашей линіи въ $\frac{167}{67} = 2,5$ вер. и для Гербы-Кѣлецкой дороги въ $\frac{127}{52} = 2,4$ вер., а по величинѣ гарантированнаго Правительствомъ облигационнаго капитала: для нашей въ $\frac{10.160}{67} = 152$ тыс. руб., для Гербы-Кѣлецкой—въ $\frac{9.280}{52} = 176$ тыс. рублей.

Цифры эти приводятъ къ слѣдующему заключенію: если на основаніи того, что Гербы-Кѣлецкая линія сокращаетъ пробѣгъ транзитныхъ грузовъ, было признано за этой дорогой государственное значеніе, и потому ей была дарована правительственная гарантія, то тѣмъ болѣе таковое государственное значеніе должно быть признано за нашу линію, которая при величинѣ гарантированнаго Государствомъ капитала, на 20% меньшей, чѣмъ капиталъ Гербы-Кѣлецкой дороги, даетъ то же самое сокращеніе транзитныхъ разстояній, какъ послѣдняя.

Громадное значеніе было придано сокращенію разстояній для транзитныхъ грузовъ при разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Одесса-Бахмачской дороги, главнѣйшее цѣлью проведения коей было устройство кратчайшаго соединенія Одессы съ Москвою и съ подмосковнымъ промышленнымъ райономъ вообще.

По этому дѣлу было высказано что проектъ сооруженія означенной желѣзной дороги, осуществленіемъ котораго будетъ достигнуто сокращеніе пути между Москвою и Одессою на

*) Отъ Сѣверныхъ копей Силезскаго округа (ст. Бейтенъ) до ст. Кѣльцы чрезъ Сосновицы 173 версты, а чрезъ Гербы—189 верстъ.

**) $(6.300 \times 70 - 3.000 \times 16) : 9.300 = 52$ версты.

165 верстъ уже въ силу одного этого обстоятельства имѣть весьма крупное общегосударственное значеніе.

Прилагая помянутую выше мѣрку транзитнаго значенія дороги къ Одесса-Бахмачской линіи, находимъ, что для сокращенія по ней транзитныхъ разстояній на одну версту нужно построить $\frac{619}{165} = 3,7$ версты и дать правительственную гарантію капиталу въ размѣрѣ $\frac{78.130}{165} = 474$ тыс. рублей.

При сравненіи этихъ цифръ съ таковыми же для нашей линіи (2,5 версты и 152 тыс. руб.) нельзя не видѣть, что она при одинаковой длини даетъ сокращеніе транзитныхъ разстояній на 50% большее, чѣмъ Одесса-Бахмачская линія, и это сокращеніе получается при величинѣ гарантированнаго Правительствомъ капитала, въ 3 съ лишнимъ раза меньшей капитала Одесса-Бахмачской дороги, а потому, если за послѣдней было признано—въ силу одного сокращенія разстояній—весьма важное общегосударственное значеніе, то нельзя отказать въ таковомъ и линіи, нами проектируемой.

Съ точки зрењія интересовъ торговли и промышленности сокращеніе разстояній всегда имѣетъ значеніе въ томъ отношеніи, что грузоотправители уплачиваютъ за перевозку грузовъ по новому, болѣе короткому, направлению меньшую сумму, чѣмъ при отправкѣ ихъ по существующему, болѣе длинному пути.

Въ этомъ отношеніи перевозка транзитныхъ грузовъ по проектируемой нами линіи даетъ слѣдующія выгоды грузоотправителямъ:

а) Транзитъ въ международномъ сообщеніи въ направлении Здунская Воля-Верушовъ

$$(8.000 \times 22) : 45 = 39.100 \text{ рублей.}$$

б) Транзитъ во внутреннемъ сообщеніи въ направлениі Ченстоховъ-Здунская Воля-Калишъ

$$(18.791 \times 93) : 45 = 388.350 \text{ рублей.}$$

и в) Транзитъ во внутреннемъ сообщеніи въ направлениі Ченстоховъ-Здунская Воля-Лодзь

$$(2.000 \times 22) : 45 + (852 \times 22) : 33 = 15.450 \text{ р.}$$

Въ итогѣ выгоды торговли и промышленности отъ сокращенія пробѣга транзитныхъ грузовъ по нашей линіи выражаются, такимъ образомъ, въ 442.900 р. или съ округлениемъ въ 443 тыс. руб.

Выгоды эти для Гербы-Кѣлецкой линіи, у которой настоящій большой транзитъ имѣется лишь въ международномъ сообщеніи въ направлениі Гербы-Кѣльцы, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

а) Грузы большого транзита, исключая изъ нихъ 3 милл. пудовъ Силезскаго угля и 3,1 милл. пудовъ грузовъ, переходящихъ, согласно постановленія Комисіи, на нашу линію

$$(6.200 \times 700) : 34 = 127.700 \text{ руб.}$$

б) Силезскій каменный уголь, идущій въ направлениі на 16 верстъ болѣе длинномъ, чѣмъ существующее

$$-(3.000 \times 16) : 65 = - 7.400.$$

Слѣдовательно, въ результатѣ выгоды торговли и промышленности отъ сокращенія транзитныхъ перевозокъ по Гербы-Кѣлецкой линіи выражаются цифрою $129.700 - 7.400 = = 122.300$ или кругло 120 тыс. рублей.

По сравненію съ преимуществами нашей линіи выгоды эти въ $\frac{441}{120} = 3,7$ раза меньше. Тѣмъ не менѣе выгоды, представляемыя нашей линіею, были признаны незначительными *).

Насколько существенное значеніе придаетъ Комисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ рассматриваемому здѣсь вопросу, лучше всего видно изъ дѣла объ Одесса-Бахмачской линіи. Послѣ выясненія, что линія эта наносить около 3 милл. рублей убытковъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, было, какъ бы въ противовѣсь этому, высказано, что нельзѧ не считаться съ тѣми непосредственными выгодами, которыя получать отъ сооруженія проектируемой желѣзной дороги населеніе и торговля; на одномъ сокращеніи пробѣга грузовъ противъ существующихъ кружныхъ направлений выгоды эти составлять, по подсчетамъ Комисіи, до 1.200.000 рублей въ годъ.

Въ виду сего небезполезно сравнить выгоды, приносимыя населенію, торговлѣ и промышленности нашей линіей и Одесса-Бахмачской, принявъ за основаніе для сравненія длину дороги и величину гарантированного Правительствомъ капитала. Относящіяся сюда данныя выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

а) каждая верста нашей линіи принесетъ помянутую выше выгоду въ размѣрѣ $443.000 : 167 =$ около 2.600 рублей, а Одесса-Бахмачской линіи въ $1.200.000 : 619 =$ около 1.900 руб., т. е. приблизительно въ 1,8 раза меньше.

б) Каждый миллионъ гарантированного Правительствомъ капитала принесетъ помянутую выгоду на нашей линіи въ размѣрѣ $443.000 : 10,16 = 43.600$ руб., а на линіи Одесса-Бахмачской—въ размѣрѣ $1.200.000 : 78,13 = 15,360$ руб., т. е. въ 2,8 раза меньше, чѣмъ на нашей линіи.

Въ среднемъ Одесса-Бахмачская линія, по отношенію къ протяженію и размѣру гарантированного Правительствомъ капитала приносить въ годъ населенію, торговлѣ и промышленности въ два раза менѣе **) выгода, чѣмъ линія нами проектируемая, а потому считать выгоды послѣдней незначительными едва ли правильно.

Всякая транзитная линія, принося, въ виду сокращенія пробѣга грузовъ, известную выгоду населенію, въ то же время наносить вредъ тѣмъ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, съ которыхъ переходятъ на новую линію транзитные грузы. Очевидно, что чѣмъ больше первая превосходитъ второй, тѣмъ болѣе выгода приносить линія Государству и тѣмъ больше ея общегосударственное значеніе.

**) Если считать для Гербы-Кѣлецкой линіи, въ числѣ транзитныхъ грузовъ, грузы такъ называемаго малаго транзита на участкѣ Кѣльцы-Ченстоховъ (что безусловно не вѣрно, ибо это скорѣе грузы прибытія, но никакъ не транзитные грузы), то и тогда выгоды отъ этой линіи для торговли, и промышленности все же будутъ вдвое меньшими, чѣмъ отъ нашей линіи.

***) $(1,4 + 2,8) : 2 = 2,1$.

Сопоставляя въ этомъ отношеніи нашу линію съ Одесса-Бахмачской, общегосударственное значение коей находится внѣ всякаго сомнѣнія, получимъ слѣдующія данныя:

	Зап.-Вер. д.	Одес.-Бахм. жел.дор.
1) Выгоды населенія, торговли и промы- шлен.	443 т. р.	1.200 т. р.
на 1 версту пути	2.600 руб.	1.900 руб.
2) Убытки сосѣдн. жел. дор.	334 т. р.	2.988 т. р.
на 1 версту . . .	2,000 руб.	4.800 руб.

Цифры эти показываютъ, что на нашей линіи выгоды населенія, торговли и промышленности въ 1,3 раза больше, чѣмъ убытки сосѣднихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а на Одесса-Бахмачской—наоборотъ: убыткисосѣднихъ дорогъ въ 2,5 раза больше, чѣмъ выгоды населенія, торговли и промышленности.

Въ абсолютныхъ цифрахъ сопоставленіе двухъ названныхъ линій выразится въ томъ, что въ то время, какъ наша линія должна принести Государству 109 тысячъ руб. дохода, Одесса-Бахмачская причинить 1.788 тысячъ руб. убытку; иначе говоря, убытокъ послѣдней линіи въ 16 разъ больше прибыли нашей линіи*). Сопоставленіе это свидѣтельствуетъ, что выгодами, предоставляемыми нашей линіей, Государство вполнѣ компенсируетъ вредъ, причиняемый сосѣднимъ—и притомъ исключительно частнымъ—дорогамъ, чего отнюдь нельзя сказать про Одесса-Бахмачскую линію, гдѣ убытки—и притомъ исключительно казенныхъ дорогъ—далеко не покрываются помянутыми выше выгодами. Слѣдовательно и въ этомъ отношеніи выгоды, приносимыя нашей линіей Государству, не могутъ быть признаны незначительными.

Измѣненіе транзитныхъ путей въ международномъ сообщеніи отражается на доходахъ какъ нашихъ, такъ и иностранныхъ дорогъ, причемъ съ точки зрењія интересовъ Государства тотъ транзитный путь слѣдуетъ считать болѣе выгоднымъ, при которомъ убытки желѣзныхъ дорогъ, обусловливаемые переходомъ грузовъ на новое, болѣе короткое направление, ложились бы въ большей мѣрѣ на иностранныя, чѣмъ на наши желѣзныя дороги.

Сравнимъ также и въ этомъ отношеніи транзитные пути Верушовскій и Гербскій.

Транзитъ на Верушовъ, согласно заключенію Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, составить, не считая угля, $\frac{1}{3}$ транзита Щипорнской и Гербской таможенъ, а именно на новый путь перейдетъ 4,9 милл. пудовъ Щипорнскихъ грузовъ и 3,1 милл. пудовъ Гербскихъ.

*) $443 - 334 = 109$; $2,988 - 1.200 = 1.788$.

Разстояніе отъ Бреславля до пограничныхъ станцій слѣдующее:

	килом.	верстъ.	разница.
1) До Щипорно . . .	122,6	115	31
2) До Верушова . . .	89,2	84	—
3) До Гербы	153,6	144	60

Согласно этимъ даннымъ, путь транзитныхъ грузовъ по нѣмецкимъ желѣзнымъ дорогамъ, при направлениі сихъ грузовъ по нашей линіи, короче Щипорнскаго на 31, а Гербскаго на 60 верстъ. Вслѣдствіе сего при переходѣ транзитныхъ грузовъ съ Щипорнскаго и Гербскаго направлений на наше направлениѣ нѣмецкія желѣзныя дороги потеряютъ:

$$\frac{4.900.000 \times 31}{43} + \frac{3.100.000 \times 60}{43} = 35.326 + 43.255 = 78.581 \text{ рублей.}$$

Кромѣ того, благодаря замѣнѣ въ Калишскомъ районѣ 3 милл. пудовъ Силезскаго угля Домбровскимъ, при разстояніи отъ Бейтенскихъ коней Забрже до Щипорно въ 227 килом. или 213 верстъ, нѣмецкія дороги потеряютъ:

$$\frac{3.000.000 \times 213}{65} = 98.300 \text{ руб.}$$

Такимъ образомъ, въ итогѣ нѣмецкія желѣзныя дороги, вслѣдствіе образованія Верушовскаго пути, будутъ ежегодно терять 177 тысячъ рублей.

Суммируя изложенное и принимая во вниманіе, что выгоды населенія, торговли и промышленности отъ сокращенія транзитнаго пути въ Верушовскомъ направлениі на 22 версты выражаются, какъ упомянуто выше, въ суммѣ 39.100 рублей, а отъ сокращенія разстоянія съ замѣною Силезскаго угля нашимъ Домбровскимъ, (считая, что на мѣстѣ оба эти угли стоять одинаково) на 29 верстъ *) въ суммѣ $\frac{3.000.000 \times 29}{65} = 13.400$, т. е. всего въ суммѣ 52.500 рублей или кругло 50 тыс. рублей, приходимъ къ выводу, что измѣненіе движенія грузовъ въ международномъ сообщеніи, обусловленное сооруженіемъ проектируемой нами линіи, дастъ слѣдующіе результаты:

- а) Населеніе, торговля и промышленность получать 50.000 рублей прибыли.
- б) Русскія желѣзныя дороги получать 127.000 рублей прибыли.
- в) Нѣмецкія желѣзныя дороги понесутъ 177.000 рублей убытка.

Смѣло можно утверждать, что такого выгоднаго въ государственномъ смыслѣ соотношенія не представляла ни одна изъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, и потому одного этого обстоятельства уже вполнѣ достаточно, чтобы убѣдиться въ томъ, насколько сооруженіе Западно-Верушовской дороги отвѣчаетъ интересамъ Государства и насколько серьезно, слѣдовательно, ея общегосударственное значеніе.

*) Отъ Бейтенскихъ коней до Калиша 220 верстъ, а отъ Сосновицъ до Калиша 191 верста, т. е. разница 29 вер.

Для сравненія не лишнимъ будетъ привести еще свѣдѣнія о томъ, какіе результаты въ данномъ отношеніи влечеть за собою сооруженіе Гербы-Кѣлецкой линіи.

Международный транзитъ по этой дорогѣ опредѣленъ Коммисіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ размѣрѣ около трети грузовъ, проходящихъ черезъ Сосновицкую таможню, за исключеніемъ грузовъ каменноугольныхъ и руды, что составить 9.300 т. п., а за исключеніемъ 3.100 пуд., переходящихъ на нашу линію, остается 6.200.000 пудовъ.

Разстояніе отъ Бреславля до пограничныхъ станцій слѣдующее:

	Кил.	Вер.	Разн.
До Гербы	153,6	144	—
До Сосновицъ	195,7	184	40

Вслѣдствіе перехода 6,2 м. пудовъ груза съ Сосновицкаго направлениія на Гербскное нѣмецкія желѣзныя дороги потеряютъ:

$$\frac{6.200.000 \times 40}{34} = 72.940 \text{ рублей.}$$

На пробѣгѣ же 3-мя милл. пудовъ Силезскаго угля, вместо Сосновицъ, на Гербы на 59 верстъ *) онѣ выиграютъ

$$\frac{3.000.000 \times 59}{65} = 27.200 \text{ рублей.}$$

Оказывается, что вслѣдствіе сооруженія Гербы-Кѣлецкой дороги нѣмецкія желѣзныя дороги будутъ ежегодно терять 45.746 рублей или кругло 46.000 рублей.

Торговля и промышленность отъ сооруженія означенной линіи, какъ показано выше, выиграютъ 120.000 тысячъ рублей, а слѣдовательно русскія желѣзныя дороги потеряютъ 74.000 рублей. Какъ видимъ соотношеніе этихъ выгодъ, въ смыслѣ государственномъ на Гербы-Кѣлецкой линіи много хуже, чѣмъ на проектируемой нами, что явствуетъ также изъ слѣдующаго расчета:

1) Выгоды отъ измѣненія направленія грузовъ въ международномъ сообщеніи на нашей линіи составляютъ въ годъ 177.000 рублей, а на Гербы-Кѣлецкой всего 120.000 рублей, т. е. на 57.000 рублей или на 36% меньше, чѣмъ на нашей линіи.

2) Выгоды эти на Гербы-Кѣлецкой желѣзной дорогѣ получаютъ лишь торговля и промышленность, а отъ нашей линіи на долю торговли и промышленности приходится 50.000 рублей, и на всѣ русскія желѣзныя дороги 127.000 рублей.

3) Убытки, вызываемые измѣненіемъ направленія грузовъ въ международномъ сообщеніи при сооруженіи нашей линіи, въ размѣрѣ 177.000 рублей ежегодно, всецѣло падаютъ на нѣмецкія желѣзныя дороги, тогда какъ убытки отъ сооруженія Гербы-Кѣлецкой линіи ложатся частично на нѣмецкія (46.000 рублей), частично на русскія дороги (74.000 рублей).

*) Разстояніе отъ Бейтенскихъ копей (Забрже) до Сосновицъ 27,2 кил. или 25 верстъ, а до Гербы 90,2 кил., или 84 версты, разница 59 верстъ.

Изъ всего изложенного нельзя не видѣть, насколько велико значеніе нашей линіи въ смыслѣ удовлетворенія ею экономическихъ интересовъ Государства.

Существуютъ еще три признака, опредѣляющіе общего-государственный характеръ вновь проектируемыхъ линій, какъ то:

- а) Широта сферы вліянія сооружаемой дороги.
- б) Открытие ею новыхъ рынковъ сбыта и
- в) Транзитный характеръ дороги.

Къ изслѣдованію таковыхъ признаковъ мы и приступимъ.

А) Сфера экономического вліянія нашей линіи обнимаетъ всю Центральную и Сѣверную Россію и,—въ ближайшемъ сосѣдствѣ къ дорогѣ,—весь Калишскій районъ, куда направляется Силезскій уголь, за границей же захватывается Бреславльскій округъ, т. е. важнѣйшій въ торговомъ отношеніи пограничный съ Россіею районъ Германіи.

Сфера же вліянія Гербы-Кѣлецкой дороги распространяется у насъ на Юго-Западный край, откуда, однако, и безъ сооруженія Гербы-Кѣлецкой дороги давно подвозится въ Ченстоховъ Криворожская руда, а за границею—лишь на сѣверную часть Силезского округа, главнѣйший грузъ котораго—уголь—идетъ и будетъ всегда идти на Сосновицы.

Какъ видно изъ приложенной къ нашей запискѣ „По вопросу о постройкѣ Западно-Верушовской желѣзной дороги“ карты, сфера вліянія нашей линіи въ два съ лишнимъ раза больше, чѣмъ таковая же сфера Гербской линіи, основываясь на этомъ, казалось бы, слѣдуетъ признать, что и государственное значеніе нашей линіи должно превышать значеніе въ этомъ смыслѣ Гербской дороги.

Б) Что касается новыхъ рынковъ сбыта, то проектируемая нами линія, не считая ея собственного района, качества котораго подробно разобраны выше, образуетъ новый обширный рынокъ для сбыта Домбровскаго угля въ Калишскомъ районѣ, каковой районъ по своимъ размѣрамъ въ два съ лишнимъ раза превосходитъ непосредственный районъ нашей дороги. Открытие этого нового обширного рынка обусловливается, какъ изложено выше, тѣмъ, что разстояніе до Калиша отъ Домбровскихъ копей по проектируемой линіи на 93 версты менѣе, чѣмъ таковое же отъ Бейтенскихъ копей, откуда нынѣ идетъ въ Калишскій районъ Силезскій уголь. Столь большая разница разстояній не только создаетъ условія, при которыхъ могутъ возникнуть надежды на замѣну здѣсь Силезского угля Домбровскимъ, но ставить фактъ вытѣсненія изъ Калишскаго района иностранного угля въ всякихъ сомнѣній. Значеніе для торговли и промышленности этого обстоятельства обусловливается какъ уменьшеніемъ стоимости перевозки угля, такъ и увеличеніемъ на 3.000.000 пудовъ выпуска угля изъ Домбровскаго района, стоимость коихъ составляетъ не менѣе 500.000 рублей.

Разработка Прашской руды и вывозъ ея въ Ченстоховъ, для замѣны ею въ извѣстной пропорціи Криворожской руды, влекутъ за собою возникновеніе, при посредствѣ проектируе-

мой нами линіи, еще одного нового рынка сбыта, отъ котораго, какъ высчитано выше, наша промышленность и торговля получать не менѣе 170.000 рублей выгоды.

Такимъ образомъ, съ сооруженiemъ нашей линіи образуются три новыхъ рынка: одинъ въ районѣ дороги, другой къ съверу отъ него—въ Калишскомъ районѣ и третій къ югу отъ него—въ Ченстоховскомъ районѣ.

Между тѣмъ Гербы-Кѣлецкая дорога образуетъ лишь одинъ новый рынокъ, въ Ченстоховъ-Кѣлецкомъ районѣ, по своимъ размѣрамъ и значенію значительно меньшій, чѣмъ первый изъ помянутыхъ трехъ рынковъ, создаваемыхъ нашей линіей.

В) Транзитное значеніе дороги опредѣляется какъ абсолютной величиною транзитныхъ грузовъ, такъ и тѣмъ, какую часть составляютъ транзитные грузы въ общемъ грузооборотѣ линіи. Если транзитные грузы являются преобладающими, т. е. въ томъ случаѣ, когда количество ихъ превышаетъ $\frac{1}{2}$ всѣхъ грузовъ, линія признается имѣющею транзитный характеръ, въ противномъ случаѣ въ такомъ качествѣ ей отказываютъ.

Транзитное значеніе дороги свидѣтельствуетъ о связи ея не только съ мѣстными интересами болѣе обширнаго района, причемъ удешевленіе и ускореніе перевозокъ транзитныхъ грузовъ, вслѣдствіе сокращенія пробѣга ихъ, благопріятно отражается на развитіи соответствующихъ отраслей промышленности въ тѣхъ мѣстностяхъ, откуда и куда эти транзитные грузы поступаютъ. Въ виду сего транзитное значеніе дороги служить прямымъ показателемъ того, что дорога обслуживаетъ, помимо мѣстныхъ, и общегосударственные интересы, т. е. имѣеть государственное значеніе.

Значительное преобладаніе въ грузооборотѣ дороги транзитныхъ грузовъ доказываетъ съ другой стороны, малое значеніе ея для мѣстныхъ интересовъ: оно свидѣтельствуетъ о томъ, что дорога живетъ чужими грузами, что она является, если можно такъ выразится, „чужеядною“. Невольно поэтому возникаетъ вопросъ, каково же должно быть преобладаніе транзитныхъ грузовъ, чтобы можно было признать дорогу „чужеядною“, гдѣ же та грань, за которой дорога изъ „транзитной“ становится „чужеядною“. Въ этомъ отношеніи, на основаніи данныхъ о дорогахъ, уже разрѣшенныхъ къ постройкѣ, можно лишь указать на то, что при разсмотрѣніи вопроса о Ченстохово-Кѣлецкой дорогѣ, на которой, по исчисленію Комиссіи о новыхъ и елѣзныхъ дорогахъ, транзитные грузы составляли около 60%, было признано, что обстоятельство это придаетъ ей выгодный въ общегосударственныхъ интересахъ транзитный характеръ, но нигдѣ не было упомянуто, что при этомъ условіи помянутая линія становится чужеядною.

По изложеннымъ соображеніямъ нельзя не прийти къ выводу, что въ томъ случаѣ, если количество транзитныхъ грузовъ менѣе 50%, т. е. если преобладаютъ мѣстные грузы, то дорогу эту нужно признать имѣющею преимущественно мѣстный характеръ; если же транзитные грузы преобладаютъ,

т. е. ихъ больше 50%, то нужно считать, что дорога эта имѣеть транзитный характеръ, причемъ возрастаніе транзитныхъ грузовъ до 60% всетаки еще не дѣлаетъ дороги „чужеядною“.

Для оцѣнки въ семъ отношеніи нашей и Гербы-Кѣлецкой линій необходимо сравнить ихъ грузообороты.

Грузооборотъ нашей линіи слагается изъ слѣдующихъ данныхъ.

A. Отправленіе и мѣстное со- общеніе	15.500 тыс. пуд.
B. Прибытие	6.485 „ „

Итого мѣстн. груз. 21.985 тыс. пуд.

B. Транзитъ во внутреннемъ сообщеніи	21.643 „ „
---	------------

Въ томъ числѣ:

1. Уголь изъ Домбр. басс. въ Калиш- скій районъ . . .	18.791 т. п.
2. Уголь изъ Домбр. басс. въ Лодзин- скій районъ . . .	2.000 т. п.
3. Разныхъ грузовъ.	852 т. п.
G. Транзитъ въ заграничномъ сообщеніи	8.000 тыс. пуд.

Итого транз. 29.643 тыс. пуд.

Всего 51.628 тыс. пуд.

По этимъ даннымъ транзитные грузы составляютъ 57%, т.е. являются преобладающими, и потому линія, очевидно, имѣеть транзитный характеръ. Въ среднемъ на каждую версту пути приходится транзитныхъ грузовъ 174 тыс. пудовъ, но такъ какъ грузы эти проходятъ по линіямъ дороги въ двухъ направленихъ: Ченстоховъ—Здунская Воля и Здунская Воля—Верушовъ, то количество ихъ на разныхъ участкахъ линіи далеко не одинаково, а именно:

- a) на участкѣ Здунская Воля—Оссяковъ 317 т. п.
- b) на участкѣ Оссяковъ—Ченстоховъ 216 „ „
- c) на участкѣ Оссяковъ—Верушовъ 100 „ „
- d) на участкѣ Бурженинъ—Прашка 0 „ „

Грузооборотъ Гербы-Кѣлекцой опредѣляется слѣдующими цифрами:

A. Грузоотправленія на участкѣ Кѣльцы—
Ченстоховъ 7.830 т. п.

B. Грузы прибытия на участкѣ Кѣльцы—
Ченстоховъ 7.900 „ „

B) Грузы малаго транзита на участкѣ
Кѣльцы—Ченстоховъ 8.865 „ „

G. Грузы большого транзита по всей линіи 12.300 т. п.

Выводы, получающиеся по разсмотрѣніи приведенныхъ цифръ, таковы:

1) при выдѣленіи изъ общаго протяженія Гербы-Кѣлецкой дороги сѣвернаго ея участка (Ченстоховъ-Кѣльцы), оказывается, что въ этомъ участкѣ на долю транзитныхъ грузовъ приходится 21.165 т. п., что составляетъ 57% общаго грузооборота названного участка (36.896 т. п.).

2) Если же рассматривать цѣликомъ всю Гербы-Кѣлецкую желѣзную дорогу, что и необходимо для правильности сравненія, то—не учитывая вліянія проектируемой нами линіи — получимъ, что изъ общаго числа грузовъ этой дороги въ количествѣ 46.501 т. пудовъ, на долю транзитныхъ грузовъ приходится 12.300 т. пудовъ **) или всего лишь 30% общаго количества.

Въ составъ сего транзита входятъ 3 миллиона пудовъ Силезского угля, который, какъ изложено выше, отнесенъ къ числу транзитныхъ грузовъ Гербы-Кълецкой линіи (несмотря на то, что путь его на Къльцы отъ Бейтенскихъ копей черезъ Сосновицы на 16 верстъ короче, чѣмъ черезъ Гербы), исключительно вслѣдствіе загруженности прилегающаго къ границѣ участка Привислинскихъ дорогъ. Нельзя не замѣтить по этому поводу, что съ устройствомъ Гербы-Кълецкой дороги и съ направленіемъ по ней довольно значительного количества грузовъ, идущихъ въ Ченстоховъ и далѣе, эта загруженность должна замѣтно уменьшаться: лѣсъ, $6\frac{1}{2}$ миллиновъ Криворожской руды и другіе грузы, свернувъ съ Привислинскихъ дорогъ на болѣе короткое направленіе, откроютъ, надо думать, и Силезскому углю, чрезъ Сосновицы прямой и кратчайшій путь къ Къльцамъ. Если же въ виду этого исключить изъ грузооборота Гербы-Кълецкой линіи 3 миллиона пудовъ Силезского угля, то въ составѣ его, опредѣляемомъ въ такомъ случаѣ цифрою въ 43.500 т. пудовъ, транзитныхъ грузовъ будетъ числиться 9.300 тыс. пудовъ, т. е. менѣе 22%.

3) Сравнивая засимъ Гербы-Кѣлецкую линію съ нашей и принимая во вниманіе, что изъ числа ея транзитныхъ грузовъ слѣдуетъ исключить 3,1 милл. пудовъ грузовъ, переходящихъ на нашу линію, находимъ, что на общее количество грузовъ, равное 40.400 т. пудовъ, транзитныхъ грузовъ приходится 6.200 т. пудовъ, т. е. 15%.

^{*)} Транзитъ этотъ въ количествѣ въ 1.500 т. п. включенъ въ число грузовъ, показанныхъ въ пунктахъ А, Б. и В.

**) Грузы, такъ называемаго, „малаго транзита“ участка Кѣльцы-Чистоховъ служать для всей линіи либо грузами прибытія, либо грузами отправленія, т. е грузами мѣстными, а не транзитными.

Итакъ, какъ ни сравнивать Гербы-Кѣлецкую линію съ нашей—она по количеству транзитныхъ грузовъ должна быть поставлена безусловно ниже линіи, нами проектируемой, а такъ какъ, въ виду именно транзитнаго характера названной линіи за Гербы-Кѣлецкою дорогою было признано общегосударственное значеніе, то тѣмъ болѣе таковое надо полагать присуще и Западно-Верушовской дорогѣ.

Въ заключеніе изслѣдованія вопроса о транзитномъ значеніи нашей линіи позволимъ себѣ сравнить ее въ этомъ отношеніи, кромѣ соединей Гербской линіи, со всѣми другими, разрѣщенными за послѣднее время, желѣзными дорогами.

Для этого сравненія возьмемъ цифровыя данныя общаго грузооборота дороги, а также транзитныхъ грузовъ, опредѣливъ, каково процентное отношеніе послѣднихъ къ общему количеству грузовъ и сколько транзитныхъ грузовъ приходится на каждую версту пути.

Название жел. дор.	Всего грузовъ. тыс. пуд.	Транзитныхъ грузовъ. тыс. пуд. въ % на 1 вер. пути пуд.		
1. Сѣверо-Донецкая .	371.979	194.474	52	270
2. Одесса-Бахмачъ .	107.650	27.500	25	44
3. Подольская . . .	64.074	30.000	47	134
4. Западно-Верушов..	51.628	29.643	57	174
5. Армавиръ-Туапсин.	48.030	3.640	20	46
6. Гербы-Кѣлецкая .	46.501	12.300	30	90
7. Ейская	26.195	10.975	42	81
8. Троицкая	19.300	—	—	—

На основаніи этихъ данныхъ результаты сравненія поименованныхъ дорогъ съ Западно-Верушовской линіей представляются въ слѣдующемъ видѣ:

1) въ ряду рассматриваемыхъ дорогъ по транзитному значенію первое мѣсто принадлежитъ Западно-Верушовской и Сѣверо-Донецкой дорогамъ, въ составѣ грузооборота коихъ транзитные грузы составляютъ 57% и 52%; на версту длины каждой изъ сихъ дорогъ приходится транзитныхъ грузовъ 174 тысячи и 270 тысячъ пудовъ.

2) Второе мѣсто занимаетъ въ этомъ отношеніи Подольская дорога, на которой транзитныхъ грузовъ (47%) уже меньше половины общаго ихъ количества, а на версту такихъ грузовъ приходится на 40 тыс. пуд. менѣе, чѣмъ на нашей линіи.

3) Третье мѣсто занимаетъ Гербы-Кѣлецкая и Ейская дороги, транзитные грузы коихъ составляютъ въ среднемъ $\frac{1}{3}$ часть всего грузооборота (30—42%), количество же ихъ на версту пути въ среднемъ вдвое меньше, чѣмъ на нашей линіи.

4) Наконецъ, послѣднее мѣсто занимаютъ дороги Одесса-Бахмачская и Армавиръ-Туапсинская, на которыхъ транзитные грузы составляютъ въ среднемъ менѣе $\frac{1}{4}$ части всего грузооборота, причемъ на версту пути ихъ приходится въ четыре раза меньше (44—46 тыс. пудовъ), чѣмъ на нашей линіи.

5. Троицкая дорога въ ряду транзитныхъ линій не занимаетъ никакого мѣста, т. к. на ней вовсе не имѣется транзитныхъ грузовъ.

На основаніи изложеннаго надлежитъ прийти къ выводу, что если транзитный характеръ дороги всегда считался,— какъ это, конечно, и должно быть,—показателемъ того, что дорога имѣеть не только мѣстное, но и общегосударственное значеніе, то изъ всѣхъ перечисленныхъ выше дорогъ Западно-Верушовская имѣеть наибольшее транзитное, а слѣдовательно и общегосударственное значеніе. Наша дорога, такъ сказать, и вдоль и поперекъ транзитная: вдоль—въ международномъ сообщеніи, въ направлениі Верушовъ-Бреславль, а поперекъ—во внутреннемъ сообщеніи, въ направлениі Домброва-Калишъ, причемъ оба эти направлениі преслѣдуютъ государственные задачи: противодѣйствуютъ германизаціи края, вытѣсняютъ заграничный уголь, замѣняя его своимъ, устраниютъ ненормальное положеніе нашей металлургической промышленности, (при которомъ руда подвозится на разстояніи въ 1.300 верстъ, тогда какъ богатыя залежи, находящіяся всего въ 60 вер. отъ мѣста производства, вовсе не разрабатываются), содѣйствуютъ сбыту за границу нашего хлѣба, лѣса и т. п. До какой степени отвѣчаетъ интересамъ Государства устройство этого международного сообщенія, видно изъ того, что всѣ выгоды его получаются русскими дорогами, а всѣ невыгоды, всѣ убытки—въ размѣрѣ не менѣе 177.000 рублей въ годъ—всецѣло падаютъ на нѣмецкія желѣзныя дороги.

Все это, вмѣстѣ взятое, неопровержимо доказываетъ, сколь крупное, мѣстное и государственное значеніе имѣеть линія, нами проектируемая.

Исторія вопроса о стратегическомъ значеніи Западно-Верушовской желѣзной дороги такова:

Военное Вѣдомство, отклонивъ въ 1907 году первоначальное ходатайство о постройкѣ рассматриваемой дороги, впослѣдствіи, въ 1908 году, хотя и изъявило согласіе на ея сооруженіе, но обставило это согласіе цѣлымъ рядомъ условій и требованій, сущность коихъ, по опредѣленію обсуждавшихъ правительственныхъ учрежденій, сводилась къ возможности быстраго разрѣшенія дороги въ случаѣ возникновенія военныхъ дѣйствій. Засимъ, въ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представитель Военного Вѣдомства заявилъ, что при выполненіи помянутыхъ требованій при условіи, если за линіей будетъ признано важное экономическое значеніе, со стороны Военного Министерства препятствій къ сооруженію не встрѣтится.

Высказанное привело къ убѣжденію, что сооруженіе Западно-Верушовской жел. дор. отнюдь не можетъ считаться желательнымъ съ стратегической точки зрењія.

Между тѣмъ, при обсужденіи того же вопроса по отношенію къ Гербы-Кѣлецкой дорогѣ было высказано слѣдующее:

1) Относясь съ особливымъ вниманіемъ къ заявлению Военного Вѣдомства о томъ, что проектируемая дорога не

является желательною съ стратегической точки зрењія, необходимо замѣтить, что значеніе этого заявленія существенно ослабляется послѣдующимъ отзывомъ названного Вѣдомства о томъ, что съ его стороны не встрѣчается препятствій къ сооруженію дороги, если этого настоятельно требуютъ экономические интересы края.

2) Правленіе Гербы-Кѣлецкой дороги дало обязательство исполнить при сооруженіи дороги рядъ работъ, необходимыхъ Военному Вѣдомству, и выполнить предъявленныя симъ Вѣдомствомъ требованія. При наличии такого обязательства заявленныя первоначально Военнымъ Вѣдомствомъ противъ осуществленія дороги возраженія должны почитаться устранимыми.

По поводу высказанныхъ соображеній о военномъ значеніи каждой изъ сравниваемыхъ линій нельзя не замѣтить, что таковыя заключаютъ въ себѣ очень много общаго. Дѣйствительно, первоначальная ходатайства о сооруженіи обѣихъ линій были отклонены Военнымъ Вѣдомствомъ и лишь впослѣдствіи дано было согласіе на ихъ сооруженіе при условіи въ одномъ случаѣ, если этого настоятельно требуютъ экономические интересы края и въ другомъ, если за линіями будетъ признано важное экономическое значеніе. Согласіе это Военное Вѣдомство обусловило какъ для нашей линіи, такъ и для Гербы-Кѣлецкой дороги требованіями по существу совершенно одинаковыми для обѣихъ линій; нѣкоторыя изъ нихъ, какъ напримѣръ устройство въ мостахъ минныхъ камеръ, содержаніе запасовъ топлива въ количествѣ, не свыше опредѣленного Военнымъ Вѣдомствомъ, и содержаніе средствъ для уничтоженія этихъ запасовъ, предъявляются всѣмъ безъ исключенія желѣзнымъ дорогамъ, пролегающимъ въ пограничныхъ съ Германіей и Австріей военныхъ округахъ. Засимъ, Военнымъ Вѣдомствомъ предъявлено въ равной мѣрѣ и къ нашей и къ Гербы-Кѣлецкой линіямъ требованіе о томъ, чтобы ближайшіе къ границѣ участки дороги были уложены на металлическихъ шпалахъ. Это послѣднее требованіе, въ смыслѣ экономическомъ, въ смыслѣ увеличенія строительной стоимости дороги, является наиболѣе серьезнымъ и обременительнымъ для обѣихъ дорогъ, въ виду чего приведенная выше ссылка на то, что сущность требованій Военного Вѣдомства сводится къ возможности быстрого разрушенія дороги, въ случаѣ возникновенія военныхъ дѣйствій не вполнѣ понятна; очевидно, что испортить и уничтожить желѣзные шпалы много труднѣе, чѣмъ деревянныя.

Не вполнѣ понятно также, почему совершенно одинаковое отношеніе Военного Вѣдомства къ обѣимъ дорогамъ привело къ далеко не одинаковому заключенію: въ одномъ случаѣ къ мнѣнію, что первоначально заявленныя Военнымъ Вѣдомствомъ возраженія противъ постройки дороги (Гербы-Кѣлецкой) должны почитаться устранимыми, а въ другомъ, когда рѣчь шла о нашей линіи—къ убѣжденію, что сооруженіе дороги отнюдь не можетъ считаться желательнымъ съ стратегической точки зрењія.

Недоумѣніе по этому поводу увеличивается еще тѣмъ, что съ самаго начала возникновенія вопроса о сооруженіи Гербской дороги имѣли мѣсто факты, свидѣтельствующіе, что сооруженіе этой линіи гораздо болѣе нежелательно Военному Вѣдомству, чѣмъ проведеніе линіи, нами проектируемой.

Такъ, при обсужденіи въ Октябрѣ 1899 года въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопроса о сооруженіи Гербы-Ченстоховской дороги представитель Военнаго Вѣдомства заявилъ, что линія эта „для военныхъ цѣлей прямо вредна“, и если Военное Вѣдомство счло, затѣмъ, возможнымъ не возражать противъ ея осуществленія, то лишь при непремѣнномъ выполненіи всѣхъ его требованій: а) электрической тяги, б) узкой колеи и в) усиленнаго надзора со стороны Военнаго Вѣдомства какъ при постройкѣ, такъ и при эксплоатациіи дороги. Изъ этихъ требованій главное—возможность, въ случаѣ надобности, быстрого разрушенія дороги, что достижимо только при электрической тягѣ, ибо разрушеніе электрической станціи потребуетъ всего нѣсколькихъ часовъ времени, тогда какъ для разрушенія пути паровой дороги необходимъ гораздо болѣе значительный промежутокъ времени.

Непремѣнное требованіе Военнаго Вѣдомства соорудить дорогу съ электрической тягой привело къ тому, что одинъ изъ наиболѣе серьезныхъ соискателей на эту линію — Общество Варшавско-Вѣнской дороги — отъ соискательства отказался.

Давъ обязательство построить дорогу съ электрическою тягою, Общество Гербы-Ченстоховской дороги, еще до начала открытія движенія на ней добилось разрѣшенія замѣнить электрическую тягу паровою, ссылаясь на невыгодность первой въ экономическомъ отношеніи. Затѣмъ, при разрѣшеніи постройки Гербы-Кѣлецкой дороги, оно получило другую уступку—согласіе на перестройку въ широкую колею участка Гербы-Ченстоховъ, т. е. на сооруженіе, невыгодное и нежелательное въ военномъ отношеніи, такъ какъ въ противномъ случаѣ Военное Вѣдомство не включило бы требованій узкой колеи въ часть поставленныхъ имъ обязательныхъ условій.

Достигнувъ отмѣны двухъ первыхъ требованій Военнаго Вѣдомства—электрической тяги и узкой колеи, Гербы-Кѣлецкая дорога вынуждена была примириться съ примѣненіемъ третьяго условія, заключающагося въ усиленномъ надзорѣ Военнаго Вѣдомства за дорогою не только во время постройки, но и во время эксплоатациіи. Дѣйствительно, на этой дорогѣ, какъ и на Гербы-Ченстоховской, контроль Военнаго Вѣдомства не ограничивается изысканіями и постройкою, а продолжается и во все время эксплоатациіи дороги.

Факту этому нельзя не придавать серьезнаго значенія, такъ какъ ни къ одной изъ дорогъ подобнаго требованія до сего времени Военное Вѣдомство не предъявляло, и потому означенный фактъ, въ связи съ только что разсмотрѣннымъ вопросомъ объ отмѣнѣ требованія электрической тяги и узкой

колеи, ясно показываетъ, что сооруженіе Гербы-Кѣлецкой линіи значительно менѣе желательно для Военнаго Вѣдомства, чѣмъ нашей.

Еще болѣе убѣждаютъ въ томъ нижеслѣдующія обстоятельства:

а) Варшавскій Генералъ-Губернаторъ и Командующій войсками Варшавскаго Военнаго Округа заявилъ Министру Финансовъ, что къ постройкѣ проектируемой нами линіи препятствій съ военной точки зрењія не имѣется.

б) Военный Министръ высказалъ, что вслѣдствіе измѣнившихся нынѣ условій обороны Государства взглядъ Военнаго Вѣдомства на значеніе желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ на лѣвомъ берегу Вислы, измѣнился, а потому считая, что сооруженіе Западно-Верушовской желѣзной дороги въ военное время намъ вреда принести не можетъ, препятствій къ постройкѣ этой дороги со стороны Военнаго Вѣдомства не имѣется.

Думается, что приведенныхъ данныхъ болѣе, чѣмъ достаточно для того, чтобы считать бывшія до сего времени препятствія со стороны Военнаго Вѣдомства къ проведенію Западно-Верушовской ж. д. вполнѣ устранимыми и признать, что, если стратегическая сторона дѣла не помѣшала разрѣшенію постройки и дарованію правительственной гарантіи Гербы-Кѣлецкой дорогѣ, то тѣмъ болѣе она не можетъ помѣшать сооруженію нашей линіи и предоставленію ей просимой льготы.

Разсмотрѣвъ въ настоящей запискѣ, насколько возможно подробно и всесторонне, вопросъ о значеніи проектируемой нами линіи съ точки зрењія интересовъ мѣстныхъ, государственно-экономическихъ и стратегическихъ, позволяемъ себѣ въ заключеніе коснуться общаго вопроса о томъ, цѣлесообразно ли въ интересахъ Государства разрѣшать постройки дорогъ и даровать имъ гарантіи въ томъ краѣ, где желѣзно-дорожная сѣть и безъ того густо развита и не лучше ли было бы дѣятельность Государства по оказанію поддержки частному желѣзнодорожному строительству, во всемъ ея объемѣ, перенести на востокъ и въ нѣкоторыя мѣстности центральной Россіи, где бѣдность въ желѣзныхъ дорогахъ ясно видна при бѣгломъ взглядѣ на карту. Такое сужденіе однако было бы невѣрнымъ. Рѣшающее значеніе въ данномъ вопросѣ долженъ имѣть одинъ изъ важнѣйшихъ факторовъ: населенность края. Чѣмъ населеніе плотнѣе, тѣмъ гуще должна быть сѣть желѣзныхъ дорогъ, ибо послѣдняя строится главнымъ образомъ, для удовлетворенія нуждъ существующаго населенія, а въ мѣстностяхъ незаселенныхъ—съ цѣлью ихъ заселить.

Статистическія данныя неопровергимо доказываютъ, что въ нашихъ западныхъ губерніяхъ, несмотря на довольно развитую желѣзнодорожную сѣть, гораздо меньше дорогъ, по отношенію къ количеству населенія, чѣмъ въ центральной

Россіи, на Кавказѣ, въ Средне-Азіатскихъ владѣніяхъ и въ Сибири.

По даннымъ за 1908 годъ населеніе Россіи (безъ Финляндіи) опредѣлилось въ 154.623.000 *) душъ обоего пола, а длина желѣзныхъ дорогъ 61.813 верстъ **), слѣдовательно въ среднемъ 1 верста желѣзныхъ дорогъ приходится на 2.500 человѣкъ.

Изъ прилагаемой при семъ схемы, въ которой показано число жителей на каждую версту желѣзныхъ дорогъ въ 85 губерніяхъ и областяхъ Россіи, видно, насколько бѣдно снабжены въ этомъ отношеніи губерніи Петроковская и въ особенности Калишская, въ кои входитъ районъ проектируемой нами дороги. Въ ряду помянутыхъ выше 85 губерній и областей Петроковская губ., где на версту желѣзныхъ дорогъ приходится свыше 3.274 жителей, занимаетъ 65 мѣсто, а Калишская, имѣющая на версту 15.868 жителей, 84-е мѣсто, уступая послѣднее мѣсто лишь Казанской губерніи.

Въ Петроковской и Калишской губерніяхъ $1.902.000 + 1.206.000 = 3.108.000$ чел. жителей и $581 + 76 = 657$ верстъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. на каждую варсту приходится 4.730 человѣкъ. Чтобы поставить населеніе этихъ губерній по количеству желѣзныхъ дорогъ въ одинаковыя условія съ оставлью Россіею, нужно имѣть въ нихъ $3.108.000 : 2.500 = 1.243$ верстъ рельсового пути, т. е. построить еще $1.243 - 657 = 586$ верстъ.

Сооруженіе проектируемой нами линіи удовлетворить, такимъ образомъ, всего лишь менѣе, чѣмъ на $\frac{1}{3}$ эту вполнѣ справедливую потребность населенія въ желѣзныхъ дорогахъ.

Нигдѣ населеніе такъ наглядно и такъ ярко не видѣтъ потребности въ желѣзной дорогѣ, какъ на нашей западной окраинѣ. Сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Германіи развита гораздо сильнѣе, чѣмъ у насъ, а густота населенія въ пограничныхъ мѣстностяхъ и у насъ, и въ Германіи совершенно одинаковы, благодаря чему пограничное населеніе Германіи находится въ значительно лучшемъ положеніи сравнительно съ нашимъ. Разница эта такъ ощутительна, что ее нельзя не замѣтить и нельзя о ней не сожалѣть.

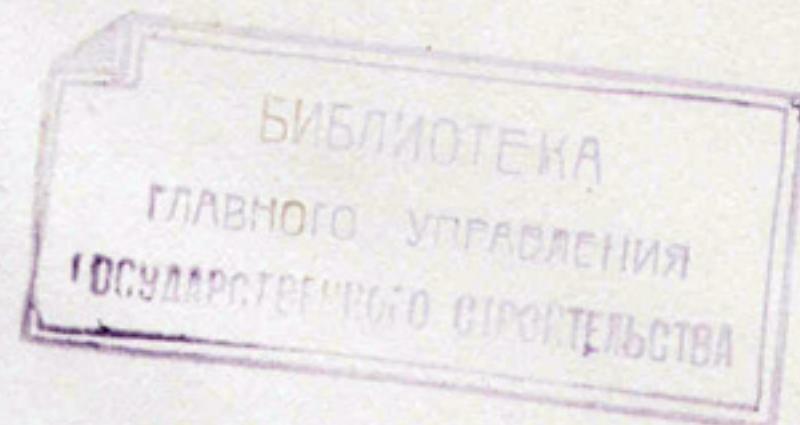
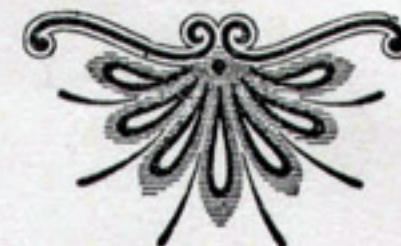
Не въ интересахъ Государства сохранять такое положеніе вещей. Необходимо сдѣлать все, что можно, чтобы его измѣнить.

Эти общія замѣчанія еще разъ подтверждаютъ, что, съ какихъ бы точекъ зреіня ни рассматривать проектируемую нами линію, нельзя не прийти къ выводу, что она имѣть весьма серьезное экономическое значеніе какъ мѣстное, такъ и общегосударственное, и что если Гербы-Кѣлецкой дорогѣ, во всѣхъ отношеніяхъ уступающей нашей линіи, была дарована правительственная гарантія, если наконецъ, такой дорогѣ, какъ Троицкая, располагающей грузооборотомъ въ два раза меньшимъ, чѣмъ наша линія, вовсе не имѣющей транзита и отнесенной къ категоріи дорогъ лишь отчасти имѣющихъ

*) См. „Ежегодникъ Россіи за 1909 годъ“ и „Труды Варш. Статистич. Комитета“ Выпукъ XXIX.

**) По даннымъ М. П. С.

государственное значеніе, было признано возможнымъ предо-
ставить не только правительственную гарантію, но и пропор-
циональное дѣленіе прибыли, то дарованіе Западно-Ве-
рушовской желѣзной дорогѣ лишь первой изъ этихъ
льготъ явилось бы не болѣе, какъ актомъ минимальной
справедливости къ ней со стороны Государства, интересы
котораго, какъ видно изъ настоящей записки, она такъ ши-
роко и всесторонне удовлетворяетъ.



№№	Губерния.	Nаселеніе	Имѣется	Приходится на	Считая	Излишекъ	Недоста-
		въ	на лицо	1 вер.	въ сред-		
		тысячахъ.	желѣзн.	жел. дор.	немъ на	верстъ.	верстъ.
1	Приморская обл.	269	847	317	108	739	—
2	Закаспійская обл.	429	1.341	320	172	1.169	—
3	Забайкальская обл.	806	1.444	558	322	1.122	—
4	Иркутская г.	657	897	732	263	634	—
5	Эстляндская г.	463	534	867	185	349	—
6	Тургайская обл.	566	534	1.059	226	308	—
7	Екатеринославская г.	2.980	2.483	1.200	1.192	1.291	—
8	Енисейская г.	705	562	1.255	282	280	—
9	Курляндская г.	734	563	1.303	294	269	—
10	Лифляндская г.	1.448	992	1.459	579	413	—
11	Новгородская г.	1.628	1.098	1.482	651	447	—
12	Гродненская г.	1.929	1.185	1.628	772	413	—
13	Обл. войска Донского	3.396	2.067	1.642	1.358	709	—
14	Сырь-Дарьинская обл.	1.837	1.060	1.733	735	325	—
15	Тульская г.	1.744	1.003	1.738	698	305	—
16	Витебская г.	1.818	973	1.868	727	246	—
17	Архангельская г.	426	219	1.945	170	49	—
18	Псковская г.	1.336	686	1.947	534	152	—
19	Батумская обл.	162	83	1.951	65	18	—
20	Съдлецкая г.	944	476	1.983	378	98	—
21	Владимирская г.	1.872	942	1.987	749	193	—
22	Калужская г.	1.363	661	2.062	545	116	—
23	Бакинская г.	996	472	2.110	398	74	—
24	Саратовская г.	3.062	1.421	2.154	1.225	196	—
25	Рязанская г.	2.306	1.062	2.171	922	140	—
26	Орловская г.	2.528	1.127	2.243	1.011	116	—
27	Таврическая г.	1.828	793	2.305	731	62	—
28	Смоленская г.	1.910	819	2.332	764	55	—
29	Вологодская г.	1.597	673	2.372	638	35	—
30	Олонецкая г.	437	184	2.375	175	9	—
31	Пермская г.	3.669	1.507	2.434	1.468	39	—
32	Пензенская г.	1.778	727	2.445	711	16	—
33	Минская г.	2.756	1.100	2.506	1.102	—	2
34	Терская обл.	1.150	457	2.516	460	—	3
35	Ломжинская г.	679	269	2.524	272	—	3
36	Виленская г.	1.899	752	2.525	760	—	8
37	Курская г.	2.959	1.165	2.539	1.184	—	19
38	Московская г.	3.164	1.238	2.556	1.266	—	28
39	Самаркандская обл.	1.155	449	2.572	462	—	13
40	Самарская г.	3.488	1.346	2.591	1.395	—	49
41	Тамбовская г.	3.372	1.293	2.607	1.349	—	56

№ №	Губернія.	Населеніе въ тысячахъ.	Имѣется на лицо желѣзн. дорогъ въ верстахъ.	Приходится на 1 вер. жел. дор. жит.	Считая въ сред- немъ на 1 версту 2.500 жит. должно быть.	Излишекъ верстъ.	Недоста- токъ верстъ.
44	Херсонская г.	3.397	1.240	2.739	1.359	—	119
45	Харьковская г.	3.181	1.148	2.771	1.272	—	124
46	Ярославская г.	1.208	427	2.829	483	—	56
47	Сувалкская г.	633	222	2.851	253	—	31
48	Томская г.	3.118	1.086	2.871	1.247	—	161
49	Симбирская г.	1.903	660	2.883	761	—	101
50	Черниговская г.	2.917	1.004	2.905	1.167	—	163
51	Кубанская обл.	2.501	859	2.911	1.000	—	141
52	С.-Петербургская г.	2.815	966	2.914	1.126	—	160
53	Волынская г.	3.770	1.268	2.973	1.508	—	240
54	Бессарабская г.	2.393	799	2.995	957	—	158
55	Подольская г.	3.675	1.205	3.049	1.470	—	265
56	Могилевская г.	2.165	707	3.062	866	—	159
57	Костромская г.	1.674	546	3.065	670	—	124
58	Тифлисская г.	1.144	372	3.075	458	—	86
59	Дагестанская обл.	662	214	3.093	265	—	51
60	Кутаисская г.	970	313	3.099	388	—	75
61	Варшавская г.	2.439	761	3.205	976	—	215
62	Ковенская г.	1.750	544	3.216	700	—	156
63	Акмолинская обл.	979	302	3.241	392	—	90
64	Уральская обл.	769	237	3.244	308	—	71
65	Петроковская г.	1.902	581	3.274	761	—	180
66	Полтавская г.	3.534	1.063	3.324	1.414	—	351
67	Оренбургская г.	1.999	596	3.354	800	—	204
68	Тобольская г.	1.770	450	3.933	708	—	258
69	Эриванская	944	233	4.051	378	—	145
70	Киевская г.	4.425	1.068	4.143	1.770	—	702
71	Уфимская г.	2.835	655	4.328	1.134	—	479
72	Елизаветпольская г.	992	226	4.389	397	—	171
73	Радомская г.	1.070	233	4.592	428	—	195
74	Кѣлецкая г.	973	183	5.317	389	—	206
75	Нижегородская г.	1.977	362	5.461	791	—	429
76	Карская обл.	365	63	5.793	146	—	83
77	Ставропольская г.	1.168	192	6.083	467	—	275
78	Вятская г.	3.683	603	6.107	1.473	—	870
79	Люблинская г.	1.463	233	6.279	585	—	352
80	Астраханская г.	1.230	143	8.601	492	—	349
81	Плоцкая г.	681	77	8.844	272	—	195
82	Ферганская обл.	1.900	214	8.878	760	—	546
83	Черноморская г.	121	10	12.100	48	—	38
84	Калишская г.	1.206	76	15.868	482	—	406