

9386

~~9465~~

9386



~~8860~~ 9386

~~9465~~

О ПРОМЫСЛОВЫХ ДОРОГАХЪ

Сообщеніе П. Е. ГРОНСКАГО

ПО ПОВОДУ ДОКЛАДА Н. В. ВОРОНЦОВА



С.-ПЕТЕРБУРГЪ

ТИПОГРАФІЯ А. С. СУВОРИНА. ЭРТЕЛЕВЪ ПЕР., Д. 11—2

1884



39

Ч. К. Ф.

1102

u

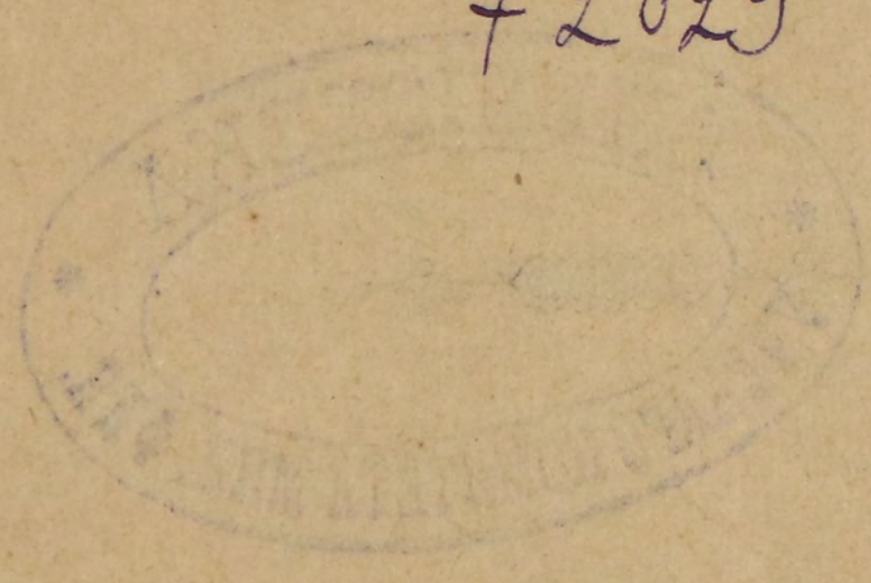
О ПРАВАХ ЦЕНЗУРЫ

Государь Император

Великому Князю Александру Николаевичу

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ. 17 марта 1884 г.

72029



С.-ПЕТЕРБУРГЪ. ВЪЗРАСТЪ 11-12

О промысловыхъ дорогахъ.

(Сообщеніе г. Гронскаго, по поводу доклада г. Воронцова).

Мм. гг. Въ моихъ замѣчаніяхъ по предмету дешевыхъ дорогъ, которыя я сейчасъ буду имѣть честь представить вашему вниманію, я коснусь только тѣхъ сторонъ дѣла, кои не затрогивалъ почтенный Н. В. Воронцовъ въ его обстоятельномъ, глубоко-обдуманномъ и тщательно-подготовленномъ докладѣ.

Прежде всего обращусь къ исторіи водворенія, къ исторіи мѣропріятій для водворенія дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ въ нашемъ отечествѣ.

Приходится признать, что по этой части сдѣлано у насъ очень мало.

Движеніе въ пользу дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ, проявившееся за границею лѣтъ 25 — 30 тому назадъ, развилось съ особою силою въ концѣ 60-хъ годовъ. Въ это время появилось много книгъ, брошюръ, журнальныхъ статей, явилось и практическое осуществленіе дешевыхъ дорогъ въ разнымъ странахъ.

Англійскіе журналы, восхищенные успѣхомъ узко-колейныхъ дорогъ въ Остѣ-Индіи и Австраліи, назвали эту систему — дорогами будущаго. Во Франціи лучшіе инженеры занялись тѣмъ же предметомъ. Только въ Германіи эта система встрѣтила сопротивленіе. Въ особенности неблагоприятно отнеслось къ ней Прусское правительство, имѣвшее уже въ то время въ Германіи доминирующее значеніе.

Для Пруссаковъ вредная сторона узкой колеи представлялась

въ томъ отношеніи, что она бесполезна для стратегическихъ цѣлей. А Пруссія готовилась къ войнамъ и объединенію Германіи. Ей нужны и желательны были только такія дороги, по которымъ безъ задержки, безъ пересадки и безъ перегрузки можно было бросать войска въ любой конецъ территоріи. Должно прибавить, что и нѣмецкіе инженеры въ большинствѣ дѣйствовали въ одномъ направленіи съ Прусскимъ правительствомъ. Такъ глубоко, такъ распространено и властно царила идея предстоявшаго объединенія Германіи!

Тѣмъ не менѣе, волна движенія въ пользу дешевыхъ дорогъ достигла и насъ. И вотъ, въ 1869 году была отправлена за границу особая коммисія отъ Министерства Путей Сообщенія, подъ предсѣдательствомъ графа А. П. Бобринскаго (впослѣдствіи Министра Путей Сообщенія до 1874 года) для изученія заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности въ Швеціи и Норвегіи.

Печатныя извѣстія о трудахъ коммисіи явились въ слѣдующемъ году въ Журналѣ Министерства Путей Сообщенія, въ видѣ обширной, обстоятельной статьи одного изъ членовъ коммисіи, извѣстнаго нашего инженера В. В. Салова.

Въ томъ же году учреждена была при Министерствѣ Путей Сообщенія новая коммисія по сравнительной оцѣнкѣ узко-и-широко-колейныхъ дорогъ. Что сдѣлано этою коммисіею,—мнѣ неизвѣстно, потому что печатныхъ свѣдѣній о ея трудахъ не имѣется. Знаю только, что эта коммисія, просуществовавъ около 15 лѣтъ, была упразднена въ прошломъ году.

Въ томъ же 1870 году изданы были временныя техническія условія для узко-колейныхъ дорогъ, до сихъ поръ дѣйствующія, ибо онѣ пока еще не замѣнены никакимъ новымъ законодательнымъ актомъ.

Условія эти крайне тяжелы: они вполне пригодны для дорогъ съ большимъ движеніемъ и, слѣдовательно, нецѣлесообразны для дешевыхъ дорогъ, къ каковымъ должны быть, вообще говоря, отнесены узко-колейныя дороги.

Спѣшу объяснить. Я полагаю, что никто не можетъ оспорить слѣдующаго положенія: *при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ условіяхъ та дорога дешевле, коей колея уже.*

Сказанныя техническія условія для узко-колейныхъ дорогъ, тре-

бовали, въ главныхъ чертахъ, слѣдующаго: Ширина колеи $3\frac{1}{2}$ фута; земляное полотно шириною въ 2 саж. (на главныхъ линіяхъ большаго сообщенія установлена ширина полотна всего въ 2,60 саж.) радіусъ закругленій не менѣе 100 саж.; уклоны не круче $\frac{125}{10000}$; рельсы (въ то время — желѣзные; о стальныхъ не было еще рѣчи) не менѣе 17 фунтовъ въ погонномъ футѣ; балластный слой въ насыпяхъ не тоньше $\frac{15}{100}$ саж., въ выемкахъ не тоньше $\frac{20}{100}$ саж.

По этимъ техническимъ условіямъ построены были у насъ 3 узко-колейныхъ дороги: Ливенская-казенная и Новгородская и Ярославско-Вологодская, — частными обществами, въ періодъ времени 1870 — 1872 годахъ.

Все-таки, не смотря на тяжелыя, ненужныя для подобныхъ дорогъ, техническія условія, первыя наши 3 узко-колейныхъ линіи обошлись почти *вдвое дешевле* широко-колейныхъ дорогъ, концессіи на которыя были выданы въ то же время, *при одинаковыхъ, приблизительно, топографическихъ условіяхъ.*

Дѣйствительно, Ливенская дорога стоила около $26\frac{1}{2}$ тыс. кредитныхъ, Новгородская 26 тыс. мет. и Вологодская 23 тыс. мет. за версту, тогда какъ концессія на Балтійскую дорогу показываетъ цифру $62\frac{1}{2}$ тыс. мет. и Либаво-Роменскую — 40 тыс. мет. за версту.

Всѣ, кто помнитъ время выдачи концессіи на Либаво-Роменскую дорогу, надѣюсь, подтвердятъ, что въ то время всѣ признавали, что покойный Меккъ взялъ за эту дорогу очень дешево.

Когда порѣшено уже было строить первыя 3 узко-колейныя дороги, — явилась какая-то враждебная струя, враждебная тенденція дѣлу дешевыхъ дорогъ и частной инициативы въ созданіи ихъ. Дѣло это какъ будто хотѣли похоронить, убить.

Я имѣю основаніе утверждать, что струя эта течетъ и сейчасъ, и даже близко отъ насъ.

Чтобы не показаться голословнымъ, обращаю ваше вниманіе на дальнѣйшую исторію нашихъ дешевыхъ дорогъ.

Въ 1872 году была завершена постройка первыхъ паровозныхъ узко-колейныхъ дорогъ, а въ ноябрѣ 1873 года выдана была г. Каншину концессія на учрежденіе акціонернаго общества для сооруженія и эксплуатаціи Уральско-Самарской конно-желѣзной дороги. Концессія и уставъ общества этой дороги содержатъ въ себѣ почти

всѣ элементы, требуемые большою паровозною дорогою, и потому совершенно неподходящіе къ естественнымъ условіямъ дешевой дороги.

Въ самомъ дѣлѣ, концессія указывала (§ 2), что, независимо отъ залога въ 50,000 руб., вносимаго учредителемъ и впоследствии ему возвращаемаго, образованіе общества будетъ признано дѣйствительнымъ только тогда, когда всѣ акціи будутъ разобраны и взносъ по онымъ, въ размѣрѣ 50⁰/₀ всего акціонернаго капитала (около 5,000 руб. металлич. на версту) будетъ сдѣланъ не далѣе 3 мѣсяцевъ послѣ выдачи концессіи, а вся эта сумма должна быть внесена депозитомъ въ государственный банкъ.

Обременительность подобныхъ условій очевидна, ибо, въ сущности, сама дорога должна была бы стоять, при раціональныхъ техническихъ условіяхъ, немногимъ дороже этого депозита.

Уставъ общества требовалъ устроенія вдоль всей линіи телеграфа съ 2 проводами (§ 5), и, кромѣ того, снабженія поѣздовъ переносными телеграфными приборами (это для конно-желѣзной дороги!), а будокъ и казармъ между станціями — промежуточными аппаратами. Подобное требованіе не только не соотвѣтствуетъ экономическимъ условіямъ конно-желѣзныхъ дорогъ (если желать ихъ осуществленія), но, — болѣе того, — оно даже, такъ сказать, избыточно и съ технической точки зрѣнія, что понятно, я думаю, всякому. Точно также, исполненіе § 8 устава, коимъ требуется поддержаніе безостановочнаго движенія по дорогѣ, должно бы было неминуемо раззорить общество въ первую же зиму со степными буранами.

Далѣе, въ уставѣ крайне стѣснены права общества въ выборѣ служащихъ (§§ 11 и 12); возложены на него непосильныя издержки: по содержанію правительственной инспекціи и полицейскаго управленія; обязательный взносъ по 15 руб. съ версты на содержаніе желѣзно-дорожныхъ училищъ (§ 14); вмѣнено въ обязанность болѣе половины всѣхъ принадлежностей заказать въ Россіи, не взирая на стоимость ихъ; взамѣнъ учредительскаго залога и независимо отъ, свыше чѣмъ милліоннаго, депозита по акціямъ общества, оно обязывалось еще внести 217,805 руб. залога (§ 31); для перевозки почты общество обязано было удѣлять почти по полвагона (§ 34); предѣльные тарифы сравнены съ паровозными дорогами, т. е.

назначены невозможно-дешевые, прямо-убыточные для конной дороги, и т. д. въ томъ-же духѣ.

Въ такомъ же направленіи составлены были и техническія условія: кривыя радіусомъ не менѣе 100 саж.; длина прямыхъ между двумя, обращенными въ противоположныя стороны, кривыми, не менѣе 30 саж. (§ 3); продольные склоны не круче $1^{25}/10000$ и только по особо-уважительнымъ причинамъ могли быть допущены въ $1^5/10000$; подъѣзды къ станціямъ — прямые на протяженіи по крайней мѣрѣ 200 саж. (§ 4); трубы подъ полотномъ — обязательно каменные, кирпичныя или чугуныя (§ 9); путь на особомъ балластномъ слоѣ (§ 11); на самыхъ маленькихъ станціяхъ требовалось устроить непремѣнно отдѣльный жилой домъ для служащихъ и, кромѣ того, пассажирское зданіе; вдоль линіи — устроить не менѣе 72 казармъ и сторожевыхъ домовъ; вагоновъ — первоначально заготовить не менѣе 570 штукъ.

Если я долго остановился на вышеизложенныхъ подробностяхъ, то единственно съ цѣлью показать, на сколько требованія концессіи, устава и техническихъ условій Уральско-Самарской конно-желѣзной дороги не соотвѣтствовали самому существу дѣла, вслѣдствіе чего и поверстная стоимость дороги была опредѣлена непомерно-высоко, именно свыше $29^{1/2}$ тыс. металлическихъ руб., т. е. столько же, сколько потребовалось бы для устройства широко-колейной паровозной дороги. Такъ какъ этотъ строительный капиталъ никѣмъ не былъ гарантированъ, то, разумѣется, и предпріятіе не осуществилось. Оно, конечно, и не могло осуществиться (не на счетъ казны) потому что, какъ мы видѣли выше, было обставлено просто невозможными экономическими требованіями, во многомъ противурѣчившими даже и узко-техническому отношенію къ дѣлу.

Въ подобномъ же родѣ были выданы концессіи: въ 1874 году г. Больману на Екатеринославо-Никопольскую конно-желѣзную и въ 1878 году г. Шильдбаху на паровозную дорогу отъ Москвы къ селу Мячкову, съ вѣтвью къ Николо-Угрѣшскому монастырю. Обѣ эти дороги точно также не могли осуществиться, ибо въ основныхъ условіяхъ своихъ носили зародышъ вѣрной смерти.

Впрочемъ, въ уставъ Мячковской дороги, ближайшій къ нашимъ днямъ, включенъ былъ еще одинъ параграфъ (§ 2), окончательно убивающій всякую частную предпріимчивость по устройенію

дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ, если къ ней сохранится такое же отношеніе въ будущемъ. Параграфъ этотъ гласитъ слѣдующее: „продолженіе дороги отъ Мячкова или какихъ-либо другихъ ея пунктовъ ни въ какомъ случаѣ не будетъ допущено“. Это равносильно тому, какъ если бы при учрежденіи фабрики было положено обязательство никогда не расширять ее. Кто сталъ бы, при подобныхъ условіяхъ, учреждать фабрики?

Вотъ и вся исторія мѣропріятій для водворенія у насъ дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ. Данныя для нея извлечены мною изъ Собранія узаконеній и распоряженій правительства, стало быть изъ документовъ вполне достовѣрныхъ. И, надѣюсь, мм. гг., что вы согласитесь со сказаннымъ мною раньше, именно, что у насъ какъ будто была до сихъ поръ соединена наличность всѣхъ условій, нужныхъ для того, чтобы похоронить, убить дѣло дешевыхъ дорогъ и частной инициативы въ созданіи ихъ. Какими мотивами руководствовались въ этомъ случаѣ противники устроенія у насъ порядочныхъ путей — я не знаю, разбирать не стану.

Къ счастью нашлись люди, — не съ той стороны, впрочемъ, съ которой слѣдовало-бы имъ быть, — сдѣлавшіе еще двѣ попытки не дать умереть этому важному для блага страны дѣлу. Я говорю о дешевыхъ дорогахъ Мальцевскаго товарищества и Обоянскаго земства, устроенныхъ между 1877 и 1882 годами.

Сѣтъ Мальцовскаго промышленно-торговаго товарищества, о коей скажу подробнѣе впоследствии, простирающаяся въ настоящее время до 200 верстъ, обязана своимъ возникновеніемъ войнѣ 1877 года, а главнымъ образомъ замѣчательной, неустанной энергіи, на поприщѣ развитія отечественной промышленности, учредителя и безсмѣннаго распорядителя товарищества, извѣстнаго нашего заводчика-землевладѣльца, генерала С. И. Мальцова.

Обоянскому земству удалось соорудить рельсовую линію отъ станціи Марьино Курско-Азовской дороги къ городу Обояни на ссуду, данную правительствомъ, единственно благодаря вѣрной оцѣнкѣ государственной важности сооруженія подобныхъ дешевыхъ рельсовыхъ путей со стороны тогдашняго Министра Внутреннихъ дѣлъ, нынѣ достоуважаемаго Предсѣдателя Вашего, мм. гг., Общества, графа Н. П. Игнатьева.

Дороги Мальцовскаго товарищества обошлись въ сумму около

9¹/₂ тысячъ, а Обоянская, около 10 тыс. руб. кредитн. за версту, вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ и со всѣми постройками. Сооруженія подобной цѣны соотвѣтствуютъ средствамъ и нуждамъ нашей страны. Такого рода желѣзнодорожныя вѣтви и подъѣздные пути намъ и слѣдуетъ строить.

А строить ихъ намъ нужно, и какъ можно больше, и какъ можно скорѣе. Помнится мнѣ, что лѣтъ 12 тому назадъ, въ отчетѣ французскаго инженера Malézieux о публичныхъ работахъ въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, нынѣ ставшемъ библиографическою рѣдкостію, я прочиталъ, что американцы держатся такой доктрины: „ни одно человѣческое поселеніе въ штатахъ и территоріяхъ не должно отстоять отъ усовершенствованнаго пути сообщенія далѣе чѣмъ на 5 миль, т. е. 7¹/₂ верстъ, причемъ оказывается, что усовершенствованными путями тамъ признаютъ желѣзную дорогу и воду,—шоссе же не уважаютъ, находя, что строить ихъ на счетъ казны не слѣдуетъ, а собирать шоссейный сборъ неприятно и скучно. И янки съ успѣхомъ стремятся къ осуществленію этой доктрины: вся сѣтъ ихъ рельсовыхъ путей достигаетъ уже въ настоящее время 120 тыс. миль, т. е. 180 тыс. верстъ. Для того, чтобы намъ сейчасъ сравняться съ ними въ этомъ отношеніи, не по пространству территорій, а хотя бы по численности населенія,—намъ нужно бы теперь имѣть около 350 тыс. верстъ желѣзныхъ дорогъ, а у насъ ихъ всего около 24 тыс.,—менѣе ¹/₁₂!

Не слѣдуетъ при этомъ забывать, что у насъ, внѣ рельсовыхъ сообщеній, остаются такіе важные въ жизни страны города, пристани и мѣстности, какъ: Казань, Вятка, Архангельскъ, Симбирскъ, Уфа, Астрахань, Херсонъ, Житомиръ, Каменецъ-Подольскъ, Ставрополь, Балаково, Баронскъ, Кукарка, примосковный фабричный раіонъ, уральскія горнозаводскія, донецкія каменно-угольныя вѣтви, сахарно-заводскіе пути въ Юго-Западномъ краѣ, многія промышленныя мѣстности Царства-Польскаго, много не менѣе важныхъ мѣстъ въ Великой, Бѣлой, Малой и Новой Россіи, въ Бессарабіи, на Кавказѣ, въ Сибири.

Какимъ же образомъ продолжать намъ сооруженіе хотя бы важнѣйшихъ, для покрытія крайней нужды, рельсовыхъ путей? Строить ли ихъ, какъ дѣлалось до сихъ поръ, исключительно на

средства Государственного Казначейства? Призвать ли къ этому дѣлу частную предприимчивость?

Если желать хотя посредственнаго расширенія сѣти, то нечего и думать объ исполненіи этого на счетъ государственной казны, по крайней мѣрѣ при сохраненіи нынѣшняго дорогаго шаблона постройки желѣзныхъ дорогъ, ибо будущія линіи вообще будутъ все менѣе и менѣе доходны, и, стало быть, приплаты казначейства, нынѣ измѣряемые десятками милліоновъ рублей, скоро дойдутъ до сотенъ, раззорять страну. Если жертвы этого рода и могутъ быть допущены, въ извѣстной мѣрѣ, для дорогъ стратегическихъ, для защиты отъ внѣшняго врага, то съ какой же стати мы будемъ на государственный счетъ расплывать, такъ сказать, врага внутренняго, — раззорительную для казны постройку дорогъ, убыточныхъ дорогъ?

Точно также нечего разсчитывать найти такихъ чудаковъ-капиталистовъ, которые рѣшились бы затратить свои средства въ предпріятія явно убыточныя.

Мы наблюдаемъ любопытное и въ то же время прискорбное явленіе: всюду на свѣтѣ геніальное изобрѣтеніе Стифенсона приноситъ богатство, развитіе промышленности и торговли, улучшеніе финансовъ государства. У насъ, напротивъ — убытки и раззореніе государственной казны, гнетущую заботу, — какое наслѣдство оставимъ мы грядущимъ поколѣніямъ, если прогрессія казенныхъ приплатъ на желѣзныя дороги будетъ возрастать въ той мѣрѣ, въ какой возростала доселѣ?

Гдѣ же причины такихъ противурѣчивыхъ явленій? Въ чемъ тайна?

Труды желѣзно-дорожнаго отдѣла Императорскаго Русскаго Техническаго Общества открываютъ завѣсу этой тайны.

Извлекаю изъ длиннаго ряда цифръ, помѣщенныхъ въ запискахъ сказаннаго Общества за прошлый годъ, слѣдующія данныя:

Въ 1876 году, на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ провезено мертваго груза, тары подвижнаго состава — $69^{65}/100^0/0$. Въ 1878 году на Балтійской желѣзной дорогѣ провезено:

въ пасс. и смѣшанн. поѣзд.	на 11 ⁰ / ₀	полезнаго	89 ⁰ / ₀	мертв. груза
въ товарн. и воинск.	„ „ 35 ⁰ / ₀	„	65 ⁰ / ₀	„ „
вообще во всѣхъ	„ „ 30 ⁰ / ₀	„	70 ⁰ / ₀	„ „

Послѣднія двѣ цифры почти тождественны съ общимъ выводомъ для всей сѣти за 1876 годъ.

Подъемная сила паровозовъ была въ то же время утилизována далеко не вся, только около $\frac{1}{2}$, а именно:

въ пассажирскомъ движеніи	46 ⁰ / ₀
въ товарномъ	54 ⁰ / ₀

Такимъ образомъ, на $2\frac{1}{2}$ пуда экипажа мы перевозимъ всего 1 пудъ груза, на желѣзныхъ дорогахъ; на крестьянской же подводѣ приходится на 1 пудъ телѣги 4 пуда и на 1 пудъ розвальней—пудовъ 8 клади. Если продолжать это, хотя и не точное, но наглядное сравненіе, то выходитъ, въ отношеніи пользованія силы паровозовъ, какъ будто бы мы вмѣсто 25 пуд. стали класть всего 12 пудовъ на обозную лошадь.

При такихъ условіяхъ немудрено быть убыткамъ!

Посмотримъ далѣе. Въ тѣхъ же запискахъ Техническаго Общества за 1883 годъ напечатаны свѣдѣнія о процентномъ отношеніи расхода къ доходу за 1880 годъ.

	пассаж. движ.	товар. движ.
Балтійск. дор. участокъ Тапсъ-Дерптъ	313 ⁰ / ₀	151 ⁰ / ₀
„ „ „ Петерб.-Ораніен.	184 ⁰ / ₀	131 ⁰ / ₀

Слѣдовательно, чтобы выручить 100 руб. *валовыхъ*, дорога расходовала 313 руб., 184 руб., 151 руб. и 131 руб.

Конечно, можно сказать, что виноваты въ этомъ не однѣ вещи, но и люди. Позволяю себѣ утверждать, что, во всякомъ случаѣ, вещи виноваты больше чѣмъ люди.

Въ томъ же 1880 году, 36 русскихъ желѣзно-дорожныхъ линій, для полученія 100 руб. *валоваго дохода* отъ пассажирскаго движенія должны были истратить отъ 120 до 677 руб.

Замѣтимъ, между прочимъ, что въ этомъ, по истинѣ скорбномъ, листѣ русскаго желѣзно-дорожнаго дѣла, первое, т. е. лучшее изъ дурныхъ мѣстъ, занимаетъ *узкоколейная* Новгородская дорога, фигурирующая 120 руб., Вологодская, узкоколейная же, занимаетъ 8-е мѣсто изъ 36. Неизвѣстно, какое мѣсто занимаетъ 3-я узкоколейная, Ливенская правительственная дорога, не печатающая своихъ отчетовъ во всеобщее свѣдѣніе. Въ этомъ обычаѣ я вижу

наибольшее неудобство, худшую сторону казеннаго хозяйства на желѣзныхъ дорогахъ.

Если мы будемъ продолжать тратить по 120—677 руб. для полученія 100 руб. выручки, — то куда же мы наконецъ придемъ?

И такъ, мы въ заколдованномъ кругѣ: дороги намъ нужны и дороги насъ раззоряютъ. Въ чемъ же причина? Гдѣ выходъ?

Причина въ томъ, что наши дороги и стоятъ дорого въ постройкѣ и эксплуатируются дорого. *Намъ нужны дешевыя дороги.* Вотъ нашъ выходъ.

И чѣмъ дальше будемъ мы развивать свою сѣть, тѣмъ намъ будетъ хуже, если не станемъ во что бы то ни было стремиться къ крайнему удешевленію. Вѣдь уже въ настоящее время всѣ болѣе выгодныя по количеству перевозокъ направленія заняты; проведено, — отчасти можетъ быть по государственнымъ соображеніямъ, а больше того, по отсутствію твердаго плана первоначальной сѣти, нѣсколько параллельныхъ, или почти параллельныхъ между собою линій, такъ что является уже нѣкоторая конкуренція. Прибавьте къ этому: небольшой размѣръ пассажирскаго движенія, отчасти обусловливаемый неудобствами подъѣзда къ линіямъ главнаго сообщенія; товарное движеніе — преимущественно въ одну сторону — къ портамъ и столицамъ; недостатокъ обратныхъ грузовъ; малое внутреннее товарное движеніе; преобладаніе дешевыхъ грузовъ, перемѣщаемыхъ на большія разстоянія и, какъ слѣдствіе этого — дешевый тарифъ; 70% перевозки бесполезнаго груза; неправильное распредѣленіе перевозокъ въ теченіи года — навалъ товара зимою и отсутствіе — лѣтомъ, — и станетъ ясно, что въ большинствѣ случаевъ ничего инаго нельзя и ждать отъ будущихъ дорогихъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ убытка. Иное дѣло будетъ, если станемъ строить дешевыя дороги. Если даже будетъ и не особенно хорошо съ перваго раза, если съ помощью ихъ не тотчасъ приведемъ въ порядокъ финансы главныхъ линій, — все же будетъ лучше нынѣшняго, все таки будемъ идти не къ увеличенію, а къ уменьшенію приплатъ Казначейства.

У насъ многіе просто брезгливо относятся къ рѣчи о дешевыхъ дорогахъ. Съ какой стати строить мизерныя узко-колейныя дороги? Лучше строить какъ за границей, — говорятъ эти широкія натуры.

Эти люди забываютъ во 1-хъ, что наша страна не за границей;

во 2-хъ, что намъ труднѣе истратить 15 тыс. руб. на версту желѣзной дороги—чѣмъ заграничнымъ—25 тыс., ибо у насъ почти невозможно найти на это дѣло капиталъ изъ 6⁰/₀, т. е. за 900 руб. въ годъ съ версты, тогда какъ за границей можно найти за 3⁰/₀—что на 25 тыс. составитъ всего 750 руб. на версту; въ 3-хъ; люди эти забываютъ, что за границей не знаютъ такого огромнаго колебанія въ размѣрѣ перевозокъ, какое бываетъ на нашихъ дорогахъ; у насъ либо заваливаютъ станціи грузомъ, либо онѣ пустуютъ, такъ что по временамъ капиталъ, затраченный на дорогу, лежитъ безъ движенія, и, конечно, убытковъ будетъ меньше, если самый капиталъ меньше. Наконецъ, сторонники убыточныхъ дорогъ знаютъ заграничныя дороги только по главнымъ линіямъ ихъ ѣзды и не знаютъ, что и за границей теперь уже иначе смотрятъ на это дѣло. Времена Брюнеля миновали безвозвратно, тѣ времена, когда, воздвигая монументы инженернаго искусства на англійскихъ дорогахъ, этотъ инженеръ доводилъ цѣну версты до нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей. Теперь, цѣлый рядъ извѣстныхъ, авторитетныхъ именъ трудится на поприщѣ именно удешевленія желѣзныхъ дорогъ, понимая, что только такимъ способомъ рельсовый путь можетъ проникнуть во всякій уголокъ страны, не лишая никого благъ хорошаго сообщенія. Назовемъ имена: Спунера, Фитцгибона, Пиля, Тиріона, Фляшà, Молинò, Проньé, Нёрдлинга, Вебера, Хостмана и др. заграничныхъ, а изъ русскихъ — инженера В. В. Салова, автора упомянутаго выше печатнаго труда объ узкоколейныхъ дорогахъ и строителя Ливенской дороги, и генерала С. И. Мальцова,—перваго строителя истинно-дешевыхъ дорогъ въ Россіи, вполне отвѣчающихъ ея средствамъ и потребностямъ.

Къ сожалѣнію, добрые примѣры—намъ не наука. По крайней мѣрѣ въ свѣдущихъ сферахъ упорно держится извѣстіе, что проектируемое сооруженіе подъѣздныхъ путей предполагается вести по образцу существующихъ, съ широкой колеєю, съ дорогимъ аппаратомъ.

Живя въ провинціальной глуши, я не имѣлъ, мм. гг., возможности точно опредѣлить послѣднюю среднюю цѣну сооруженія версты существующихъ дорогъ. Для этого нужны архивныя изысканія, да и по нимъ дойти до истины крайне трудно, ибо въ обшихъ итогахъ смѣшаны кредитная валюта съ металлической, из-

держки первоначальнаго сооруженія съ дополнительными устройствами. Во всякомъ случаѣ, большой ошибки не будетъ, если опредѣлить среднюю цѣну (принявъ во вниманіе нынѣшній курсъ) въ суммѣ около 75 тыс. кредитн. за версту. Если будемъ продолжать строить по этой цѣнѣ, — далеко не уйдемъ: скоро не хватитъ никакихъ средствъ.

Говорили у насъ недавно, что частные предприниматели оттого строятъ дорого, что берутъ большіе барыши; говорили, что казна покажетъ примѣръ дешевой постройки. Обѣщаніе это однако не исполнено. Екатерининская (Криворожская) дорога обойдется въ сумму не менѣе 60 тыс. руб. за версту, не считая большихъ мостовыхъ сооруженій, а съ ними вмѣстѣ — болѣе 70 тыс.

Цѣна дешевой Пинско-Жабинской дороги, построенной военнымъ вѣдомствомъ, послѣ полемики между двумя официальными органами печати, опредѣлилась въ сумму около 40 тыс. руб. за версту. О новыхъ стратегическихъ линіяхъ въ газетахъ были недавно извѣстія, опредѣлявшія поперстную цѣну отъ 27 до 35 тыс. безъ рельсовъ съ ихъ принадлежностями и безъ подвижнаго состава. Рельсы и подвижной составъ на худой конецъ обойдутся въ 12—15 тыс. на версту, слѣдовательно весь расходъ составитъ 40—50 тыс.

И такая цѣна относится къ дорогамъ, проектируемымъ почти исключительно въ ровной мѣстности. На Уралѣ же, Кушвинская вѣтвь разсчитана въ 65 тыс. за версту.

Стало бытъ мы имѣемъ полное основаніе утверждать, что будущія казенныя постройки желѣзныхъ дорогъ покажутъ минимумъ 40—50 тыс. руб. за версту.

При современномъ состояніи нашего кредита, дешевле чѣмъ за 6% достать капиталъ нельзя; послѣдній примѣръ — выпускъ золотой ренты подтверждаетъ это. Въ такомъ случаѣ, только для покрытія расходовъ по добычѣ капитала, будущія дороги должны зарабатывать 2400—3000 руб. съ версты въ годъ. А какъ средній эксплуатаціонный расходъ за 4-хъ лѣтіе 1876—1880 гг. составлялъ для всей нашей сѣти 70% валоваго сбора, слѣдовательно будущія quasi-дешевыя дороги должны зарабатывать по 8000—10,000 руб. на версту, чтобы только не быть бременемъ для казначейства, не говоря уже о томъ, что изъ такого заработка ничего

не остается для обращенія въ запасный капиталъ, безусловно необходимый для желѣзно-дорожной промышленности.

Когда же мы дождемся такой выручки? Если и дождемся, то очень не скоро. Наши новыя дороги не то что 8,000—10,000 руб., но рѣдко даже выручаютъ 3—4 тыс. на версту въ первые годы существованія, а при распространеніи сѣти выручка эта должна быть еще меньше.

И такъ, если строить такъ дешево, какъ строятся послѣднія казенныя дороги, т. е. по 40—50—60—70 тыс. за версту, то либо мы раззоримъ государственную казну, либо намъ оставаться безъ дорогъ.

Что извѣстіе о намѣреніи строить подъѣздные пути по образцу главныхъ линій, — весьма правдоподобно, — я вывожу изъ слѣдующаго.

Въ 1874 году была образована при министерствѣ путей сообщенія особая коммиссія для выработки положенія о подъѣздныхъ путяхъ. Нынѣ коммиссія эта окончила свои труды и хотя они не обнародованы, тѣмъ не менѣе мнѣ случайно удалось узнать частно, изъ достовѣрнаго, однако, источника, что положеніе такъ составлено, что отъ осуществленія будущихъ подъѣздныхъ рельсовыхъ путей устранены всякіе предприниматели, за исключеніемъ нынѣшнихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ, ибо положеніе, допуская частныхъ предпринимателей (земства, городскія общества, частныя лица) интересоваться этимъ дѣломъ, безусловно воспрещаетъ имъ образовывать капиталы, нужныя для сооруженія подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, посредствомъ выпуска, въ какой бы то ни было формѣ, процентныхъ бумагъ. Я понималъ бы это постановленіе иначе, я не считалъ бы его направленнымъ исключительно въ пользу одной стороны — существующихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ, — если бы наприм. выпускъ процентныхъ бумагъ былъ въ извѣстной мѣрѣ ограниченъ усмотрѣніемъ министра финансовъ, въ виду поддержанія курса государственныхъ займовъ; если бы, скажемъ, было опредѣлено, что время выпуска зависитъ отъ министра финансовъ, а до тѣхъ поръ, наприм. казна даетъ вмѣсто 0/0 бумагъ деньги на сооруженіе подъѣздныхъ путей, какъ бы депонируя у себя бумаги, — но нѣтъ, — положеніе умалчиваетъ о всемъ этомъ и только воспрещаетъ собирать необходимыя капи-

талы посредствомъ выпуска акцій, облигацій, паевъ. И затѣмъ, остается тайною составителей положенія — какимъ способомъ могутъ быть осуществляемы подъѣздные пути частными предпринимателями. Что касается желѣзно-дорожныхъ обществъ, то про нихъ сказано, во 1-хъ, что подъѣздные пути къ ихъ линіямъ, ими сооружаемые, называются вѣтвями; во 2-хъ, что разрѣшеніе на постройку вѣтвей общества получаютъ на основаніи своихъ уставовъ, а отсюда слѣдуетъ, въ 3-хъ, что вѣтви будутъ строиться на новые выпуски акцій или облигацій, ибо никакихъ другихъ указаний въ уставахъ не имѣется, запасныхъ капиталовъ нѣтъ почти ни у одного изъ нашихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ, а есть большая задолженность казначейству, которая и увеличится новыми облигаціями или акціями.

Работы Коммиссіи въ техническомъ отношеніи тоже направлены въ пользу широкой колеи, т. е. дорогой постройки по нынѣшнимъ образцамъ.

Всѣ подъѣздные пути отнесены къ 5 типамъ, изъ нихъ 3 типа съ широкой и 2 — съ узкой колеей. Изъ этихъ послѣднихъ одинъ въ 1 метръ = 3,28 фута, другой въ $\frac{3}{4}$ метра = 2,46 фута.

Принятіемъ двухъ новыхъ шаблоновъ для узкой колеи, коммиссія устранила существующія узко-колейныя дороги: Новгородскую, Ливенскую и Вологодскую, имѣющія ширину пути $3\frac{1}{2}$ фута, и Мальцовскую и Обоянскую — 3 фута, — всего около 650 верстъ, отъ возможности войти со временемъ въ составъ сѣти второстепенныхъ дорогъ. Мотивомъ для этого коммиссія выставила довольно оригинальное соображеніе, именно, что для дорогъ въ 1 м. и въ $\frac{3}{4}$ м. заграницей выработаны всякія детали и намъ можно брать готовые образцы; если же путемъ практики будемъ выработывать сами всѣ подробности, то много потеряемъ, пока дойдемъ до того, до чего дошли германцы. Положимъ, что это правда, но всетаки возникаютъ вопросы: 1) почему за 12 лѣтъ казенная Ливенская дорога не выработала практическихъ деталей? 2) Такова ли разница между $3\frac{1}{2}$ и 3,28 и между 3 и 2,46 фут., что детали заграничныя непримѣнимы къ русскимъ шаблонамъ? На эти естественные вопросы труды Коммиссіи отвѣта не даютъ. А между тѣмъ вѣдь жаль выкинуть изъ сѣти, 650 верстъ существующихъ узко-колейныхъ дорогъ!

Далѣе, изъ подходящихъ къ цѣли моихъ замѣтокъ, техническихъ нормъ, выработанныхъ Коммиссіею, приведу слѣдующія:

Предѣльные радіусы закругленій предназначено допускать:

для дорогъ	I	типа	не менѣе	130	саж.
”	”	II	”	”	100
”	”	III	”	”	70
”	”	IV	”	”	35
”	”	V	”	”	25

Уклоны для всѣхъ вообще типовъ должны быть не круче:

въ ровной мѣстности	—	0,015
” холмистой	”	— 0,025
” гористой	”	— 0,050

Наибольшія нагрузка на ось подвижнаго состава и скорость движенія поѣздовъ предположены:

для I типа	—	нагрузка	13	тоннъ,	скорость	движенія	40	вер.	въ	часъ.
” II	”	”	8	”	”	”	30	”	”	”
” III	”	”	6	”	”	”	25	”	”	”
” IV	”	”	6	”	”	”	25	”	”	”
” V	”	”	5	”	”	”	20	”	”	”

Въ своихъ мотивахъ къ установленію сказанныхъ нормъ, Коммиссія объясняетъ, что I типъ предназначенъ для такихъ вѣтвей, по коимъ можетъ двигаться всякій подвижной составъ главныхъ линій; что эти вѣтви со временемъ могутъ быть обращены въ линіи главныхъ сообщеній; II типъ будетъ пользоваться вагонами главныхъ линій, употребляя легкіе паровозы, специально изготовленные для вѣтви; III типъ представляетъ межеумокъ; онъ назначается, какъ сказано въ мотивахъ, либо для пассажирскаго, либо для слабого товарнаго движенія, тамъ, гдѣ по мѣстнымъ обстоятельствамъ не предвидится надобность предпочесть узкую колею. Оба типа узко-колейные обойдены молчаніемъ въ мотивахъ Коммиссіи.

Вообще, большинство инженеровъ, сужденіе коихъ имѣетъ значеніе въ руководящемъ вѣдомствѣ, не любятъ узкой колеи и вопросъ о ней обходятъ молчаніемъ, совѣтуя строить широко-колейныя дороги, пользоваться вагонами главныхъ линій, заводя для

такихъ вѣтвей паровозо-вагоны для пассажировъ и особыя легкія паровозы для товарнаго движенія.

Здѣсь, кстати, приведу слѣдующій случай. Съ годъ тому назадъ, въ томъ уѣздѣ, гдѣ я имѣю честь быть предсѣдателемъ земской управы, явилась мысль о соединеніи нашего города съ существующею желѣзною дорогою подъѣзднымъ рельсовымъ путемъ узко-колейнаго типа. Проектъ этотъ я послалъ одному изъ знакомыхъ членовъ комиссіи, принимающихъ въ то же время видное участіе въ трудахъ желѣзно-дорожнаго отдѣла Русскаго Техническаго Общества и въ періодическомъ изданіи отдѣла подъ названіемъ „Желѣзно-дорожное дѣло“. По поводу проекта явилась обширная редакціонная статья весьма сочувственная, но въ заключеніе совѣтовавшая не прибѣгать къ узкой колеѣ, а пользоваться подвижнымъ составомъ главной линіи съ легкими паровозами, хотя это и стоитъ дороже.

Тотъ же смыслъ имѣетъ межеумочный III типъ комиссіи. Сравните его съ IV (узко-колейнымъ) типомъ и увидите, что предѣльная нагрузка на ось и скорость одинаковы для обоихъ типовъ, и эти цифры говорятъ то самое, что высказано въ журналѣ „Желѣзно-дорожное дѣло“.

Но комиссія Министерства Путей Сообщенія какъ будто забыла объ одномъ обстоятельстве въ своемъ предпочтеніи широкой колеи для будущихъ подъѣздныхъ путей. Вотъ оно:

По правиламъ движенія, изданнымъ въ законодательномъ порядкѣ въ 1874 году, при уклонахъ отъ $\frac{1}{80}$, до $\frac{1}{40}$ т. е. отъ 0,0125 до 0,025, всѣ вагоны должны быть заторможены. А какъ проектированныя комиссіею уклоны круче этихъ,—поэтому, для возможности пользоваться вагонами главныхъ линій на подъѣздныхъ путяхъ пришлось бы всѣ эти вагоны снабдить тормазами. На такую передѣлку, независимо отъ ухудшенія условій эксплуатаціи главныхъ линій, вслѣдствіе уменьшенія нагрузки тормазныхъ вагоновъ объемистыми товарами, пришлось бы израсходовать около 10 милліоновъ рублей, на каковую сумму можно выстроить 800 — 1,000 верстъ дешевыхъ узко-колейныхъ производительныхъ дорогъ, которыя безъ сомнѣнія поспособствовали бы улучшенію современныхъ условій эксплуатаціи главныхъ линій больше, чѣмъ передѣлка всѣхъ вагоновъ въ тормазные.

Въ сегодняшнемъ собраніи, представитель руководящаго вѣдомства замѣтилъ мнѣ, что законъ 1874 года уничтоженъ и замѣненъ новымъ. Винюсь въ незнаніи, оправдываясь тѣмъ, что живу въ провинціальной глуши, гдѣ часто невозможно узнавать о новыхъ спеціальныхъ постановленіяхъ, но позволю себѣ, по поводу сдѣланнаго замѣчанія, привести слѣдующія объясненія.

Никакой человѣческой законъ не можетъ упразднить законовъ дѣйствія силы тяжести и живой силы движущагося по крутому скату поѣзда, поэтому новый законъ не могъ отмѣнить правилъ 1874 года о тормозахъ. Съ другой стороны, эти правила вполне аналогичны съ германскими постановленіями; германское же законодательство воспользовалось для своихъ нормъ обширными, обстоятельными изслѣдованіями инженеровъ, извѣстныхъ и научными познаніями и опытностью.

Довольно знаменательно также указаніе комиссіи, что тяжелый, дорогой I типъ подъѣздныхъ путей предполагается для такахъ вѣтвей, которыя со временемъ могутъ обратиться въ главныя линіи. Какого достоинства, въ эксплуатаціонномъ отношеніи, будутъ эти грядущія главныя линіи, при уклонахъ до 0,050? Намъ довольно убытковъ и съ однимъ Сурамскимъ переваломъ, а тутъ намъ предлагаютъ учредить нѣсколько такихъ же трудныхъ мѣстъ.

Разсмотримъ ближе выгоды широкой колеи, памятуя, что первымъ, важнѣйшимъ условіемъ въ расширеніи сѣти желѣзныхъ дорогъ должно быть поставлено возможное удешевленіе, разумно-хозяйственное отношеніе къ дѣлу по мудрому изреченію: „по одежкѣ протягивай ножки“, примѣнимому въ особенности къ финансовому нашему положенію.

Выгоды широкой колеи могутъ быть, какъ извѣстно, формулированы слѣдующимъ: готовый подвижной составъ, удобства прямого сообщенія, устраненіе перегрузки. Въ частности, къ выгодамъ прямого сообщенія относится служеніе желѣзныхъ дорогъ государству во время войны, тогда какъ при нарушеніи однообразія колеи, явится невозможность безостановочно перевозить войска и военные припасы по всей территоріи нашей безъ перегрузки и, слѣдовательно, безъ задержки; нельзя будетъ пользоваться всей массой подвижнаго состава тамъ, куда, по стратегическимъ соображеніямъ, желательно будетъ стянуть его.

Если строить вѣтвь такъ, чтобы цѣлыя поѣзды, т. е. вагоны и паровозы главной линіи могли переходить на нее, то она потребуетъ, для тяжелаго подвижнаго состава,—тяжелаго же, дорогаго верхняго строенія, дорогихъ рельсовъ, мостовъ и проч., словомъ, вѣтвь будетъ стоить столько же, сколько стоитъ главная линія. Это — I типъ комиссіи.

II типъ—легкіе собственные паровозы и тяжелые вагоны главной линіи. Это будетъ, очевидно, крайне непроизводительное перевозочное учрежденіе, ибо легкіе паровозы обладаютъ вѣдь и не большею силою тяги, мертвый же грузъ поѣздовъ изъ тяжелыхъ вагоновъ будетъ очень великъ; кромѣ того, существуетъ такой законъ въ наукѣ: сопротивленіе движенію поѣзда на закругленіяхъ рельсоваго пути (приблизительно) пропорціонально ширинѣ колеи, т. е. наприм. той самой силы паровозъ, который можетъ по закругленію, описанному радіусомъ въ 100 саж., везти, допустимъ, по 5 футовой ширинѣ пути 10,000 пудовъ, можетъ по узко-колейному пути, въ $2\frac{1}{2}$ фута шириною, по такому же закругленію везти приблизительно вдвое болѣе или 20,000 пудовъ. Такимъ образомъ, для производительнаго пользованія широко-колейною вѣтвью необходимо пологія кривыя, а это обязательно ведетъ къ дорогой постройкѣ линіи и не дастъ возможности заводить вѣтвь всюду, куда нужно, именно къ населеннымъ пунктамъ, къ фабрикамъ, заводамъ, рудникамъ и т. п., лишаетъ ее всякаго значенія пути, служащаго мѣстнымъ потребностямъ.

Съ другой стороны, если, не взирая на уменьшеніе силы тяги паровозовъ, допустить для такой вѣтви крутые повороты, тогда, въ предотвращеніе опасностей отъ схода съ рельсовъ, придется уменьшить разстояніе между осями вагоновъ, и вагоны уже не будутъ принимаемы на главныя линіи, не пригодятся для прямаго безперегрузочнаго ообщенія.

III типъ комиссіи еще менѣе соотвѣтствуетъ нашимъ насущнымъ интересамъ, еще менѣе хозяйственъ, производителенъ, еще болѣе убыточенъ въ смыслѣ стоимости перевозки, чѣмъ II типъ, ибо паровозы еще легче, а вагоны такіе же тяжелые, съ тѣмъ же мертвымъ грузомъ. Его по всей справедливости можно назвать межеумкомъ, и весьма неудачнымъ, непригоднымъ межеумкомъ. Пред-

ложенеіе его только и можно объяснить желаніемъ во что бы то ни стало отстоять широкую колею, послѣднимъ якоремъ спасенія.

Вотъ и всѣ 3 типа широко-колейныхъ вѣтвей, предлагаемые комиссіею. По поводу ихъ, въ общей совокупности, позволю себѣ представить вашему, мм. гг., вниманію слѣдующія соображенія.

На будущихъ вѣтвяхъ слѣдуетъ, вообще, ожидать движенія въ сравнительно небольшихъ размѣрахъ. Къ чему же въ такомъ случаѣ тяжелые паровозы въ I типѣ и тяжелые вагоны во всѣхъ 3 типахъ? Какой разумный хозяинъ станетъ держать першерона для 25-ти пудовыхъ перевозокъ или станетъ запрягать подъ 25 пудовъ пароконную фуру?

Изъ предъидущаго видно, что для производительнаго употребленія широко-колейныхъ вѣтвей нужно строить ихъ дорого, т. е. два представленія: 1) готовый подвижной составъ главныхъ линій и 2) облегченныя, удешевленныя условія постройки широко-колейныхъ вѣтвей не вяжутся между собою, несовмѣстимы. Кромѣ того, тяжелые вагоны, представляя собою большой мертвый грузъ, удорожаютъ, помимо всѣхъ другихъ обстоятельствъ, эксплуатацію такихъ вѣтвей. Если же заводить для нихъ особыя легкіе вагоны, то явится безусловная необходимость въ перегрузкѣ, ибо такіе легкіе вагоны не могутъ быть приняты въ прямое сообщеніе по главнымъ линіямъ. А въ такомъ случаѣ исчезаетъ всякій смыслъ сохраненія для вѣтвей широкой колеи, которая, повторяю, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ обстоятельствахъ, дороже узкой.

Да и говоря по совѣсти, не понимаю, какъ можно утверждать, что на существующихъ нашихъ дорогахъ имѣется запасъ, избытокъ подвижнаго состава, когда порою и мѣстами, хлѣбъ, вывезенный изъ амбаровъ для отправки на центральные рынки, валяется по мѣсяцамъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, за недостаткомъ вагоновъ?

Если станемъ распространять сѣть устройствомъ подъѣздныхъ ширококолейныхъ путей и не будемъ увеличивать подвижной составъ, то доведемъ дѣло съ валяющимся хлѣбомъ до еще худшаго положенія, ибо расширение сѣти вѣдь увеличитъ и срокъ оборота подвижнаго состава. Если же станемъ прибавлять широко-колейный подвижной составъ, то ещѣ бо удорожимъ сооруженіе вѣт-

вей, затрачивая на вагоны и паравозы вдвое, втрое болѣе чѣмъ нужно для узкой колеи.

Нужно помнить, что навалъ груза на станцію главной линіи будетъ временемъ навала и на вѣтвь, ибо урожаи бывають цѣлыми раіонами, такъ что въ подобныя времена нечего и думать чтобы станція главной линіи отпустила на вѣтвь столь ко порожнихъ вагоновъ, сколько слѣдуетъ; когда у нея самой платформы ломаются отъ груза. Хорошо будетъ при этомъ даже относительное положеніе отправителей на вѣтви!

Отъ нѣкоторыхъ весьма почтенныхъ представителей руководящаго вѣдомства мнѣ приходилось выслушивать слѣдующее: зачѣмъ строить узкоколейныя дороги съ легкими рельсами и подвижнымъ составомъ, коли правительство не знаетъ куда дѣвать готовые рельсы, вагоны и паровозы широко-колейнаго типа, оставшіеся отъ казенныхъ заказовъ частнымъ русскимъ заводамъ? Эти запасы и слѣдуетъ употребить на подъѣздные пути.

На такія замѣчанія я возражалъ извѣстнымъ изреченіемъ о чужомъ караваѣ, затѣмъ указывалъ, что сказанный запасъ по нашимъ нуждамъ, не такъ великъ, какъ кажется, что онъ уйдетъ на стратегическія линіи западной окраины, на продолженіе магистральныхъ линій.

Неужели же, въ самомъ дѣлѣ, ради запаса извѣстныхъ предметовъ, которые могутъ быть цѣлесообразно, производительно помѣщены въ свое мѣсто, — употреблять ихъ непроизводительно, нецѣлесообразно? Рельсъ, вагонъ, паровозъ, способные служить для большой скорости движенія, для большой массы перевозимыхъ грузовъ, — несообразно, неразчетливо употреблять тамъ, гдѣ удовлетворительна малая скорость, гдѣ ожидается ограниченное движеніе.

Считаю нелишнимъ, обратить также вниманіе Ваше, мм. гг., еще на одну невыгодную сторону широко-колейныхъ вѣтвей, именно на убытки для нихъ, проистекающіе отъ участія въ прямомъ сообщеніи.

Въ конвенціи прямаго сообщенія наприм. II группы русскихъ желѣзныхъ дорогъ установлена плата дорогѣ-собственницѣ за пробѣгъ ея вагоновъ по чужимъ линіямъ по $\frac{1}{10}$ коп. съ вагоно-версты при чемъ всякая, самая маленькая дорожка должна имѣть на всѣхъ дорогахъ группы запасныя части для ремонта вагоновъ, оси

колеса и проч. Вагонъ можетъ пробѣжать въ сутки 150, много 200 верстъ, слѣд. такая принудительная наемная плата дорогѣ-собственницѣ составитъ не болѣе 15 — 20 коп. въ сутки за вагонъ. Это-чистый убытокъ, ибо добровольная наемная плата бываетъ въ 2 — 3 рубля въ сутки.

Теперь, представимъ себѣ, что новая, маленькая, бѣдная средствами и движеніемъ, широко-колейная вѣтвь вступаетъ въ прямое безперегрузочное сообщеніе и сдаетъ свои новые вагоны въ обмѣнъ на старыя другихъ дорогъ группы. Одновременно съ этимъ она должна припасти и отправить на всѣ дороги группы запасныя части, т. е. затратить и держать въ чужихъ рукахъ значительный, для ограниченныхъ средствъ маленькой, бѣдной дороги, капиталъ. У себя дома она будетъ гонять чужіе вагоны и платить за это по $\frac{1}{10}$ коп. съ вагоно-версты, но будетъ гонять относительно мало (ибо, вообще, бѣдна движеніемъ), а ея новые вагоны будутъ нещадно гонять по большимъ дорогамъ. Балансъ по счету за пробѣгъ вагоновъ будетъ конечно въ пользу маленькой дороги, но какой балансъ? Выгоденъ онъ только тому, кому приходится не получать, а платить за пробѣгъ чужихъ вагоновъ. За пробѣгъ вагона почужимъ дорогамъ никогда болѣе 30 руб. въ годъ выручить невозможно, и вотъ, за 3 года съ чѣмъ нибудь маленькая дорога, допустимъ, выручитъ даже 100 руб. за вагонъ, который ей самой стоилъ болѣе 1000 рублей и получить обратно, въ конецъ изъѣженный, изношенный вагонъ, который сразу потребуетъ полнаго ремонта, до окраски включительно. Этотъ ремонтъ будетъ стоить гораздо дороже 100 рублей. Хорошо употребленіе свыше 1000 рублеваго капитала, хороши проценты за 4 года!

Убытки по ремонту подвижнаго состава новыхъ дорогъ отъ обмѣна вагоновъ всѣмъ извѣстны. Въ свое время они подали одному изъ управляющихъ дорогами мысль предложить учрежденіе общаго вагоннаго парка цѣлой группы. Проектъ это такъ и не осуществился, да и управляющій сошелъ со сцены.

Разсказанное мною приведено не потому чтобы я былъ противникомъ безперегрузочнаго сообщенія, а ради того только, чтобы показать, что для бѣдныхъ вѣтвей убытки отъ обмѣна вагоновъ будутъ раззорительны на долгіе годы, пока онѣ сами не разовьются

и не станутъ эксплуатировать новичковъ. Выносимое для большой дороги, можетъ убить бѣдную маленькую дорогу.

Затѣмъ нужно замѣтить, что широко-колейная вѣтвь, имѣющая даже тяжелыя вагоны, годные для прямого сообщенія не гарантирована отъ перегрузки.

Перегрузка у насъ происходитъ при переходѣ товара изъ группы въ группу. Внутри самой группы не всѣ вагоны могутъ быть, по условіямъ конвенціи, отправляемы во всѣ концы. Мелкія отправки, неполные вагоны, заболѣвшіе вагоны обязательно перегружаются на передаточныхъ станціяхъ. При отправкѣ съ вѣтви на главную линію придется на соединеніи перегружать всѣ тѣ вагоны, въ которыхъ будетъ заключаться грузъ, назначенный въ разныя стороны главной линіи. Если упредить это, то придется во многихъ случаяхъ гонять не полные вагоны по вѣтви и по главной линіи.

Конечно, и узкая колея требуетъ перегрузки товаровъ прямого сообщенія, но зато не только постройка, но и эксплуатація ея стоютъ несравнено дешевле. У насъ къ сожалѣнію слишкомъ мало, вѣрнѣе слишкомъ небрежно относятся къ оцѣнкѣ убытковъ существующихъ широко-колейныхъ дорогъ отъ тяжелаго подвижнаго состава и большаго мертваго груза, имъ представляемаго. Это послѣднее обстоятельство ставитъ наши дороги внѣ всякаго сравненія съ заграничными, ибо у насъ преобладаетъ движеніе въ одну сторону, къ столицамъ и портамъ; назадъ приходится гнать порожнемъ тяжелый подвижной составъ — что за границей рѣдко случается, по крайней мѣрѣ въ томъ размѣрѣ, какъ у насъ.

Впрочемъ и у насъ есть техники, оцѣнивающіе гибельность такого порядка вещей для нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Укажу на И. И. Рихтера, помощника начальника эксплуатаціи Николаевской желѣзной дороги, издавшаго сочиненіе по этому предмету.

Вспомнимъ о приведенныхъ въ самомъ началѣ моихъ замѣтокъ цифрахъ.

На 30% полезнаго груза мы перевозимъ 70% мертваго, утилизируя только 46—54% подъемной силы паровозовъ.

Скорбный листъ 36 русскихъ дорогъ по пассажирскому движенію показываетъ, что на этихъ дорогахъ для выручки 100 руб. валовыхъ тратится 120—677 рублей. Картина выйдетъ еще прискорбнѣе, если прибавить % на капиталъ сооруженія.

Изъ тѣхъ же 36 дорогъ хотя только 8 издерживаютъ на товарное движеніе болѣе чѣмъ выручаютъ, но все-таки общее положеніе плохо, какъ извѣстно всѣмъ. И плохо оно главнымъ образомъ отъ большой перевозки бесполезнаго, мертваго груза. Въ этомъ отношеніи огромное преимущество за узкой колеей.

Дѣйствительно, въ то время какъ на широко-колейныхъ дорогахъ, при 390 пуд. тары, нагрузка составляетъ 610 пуд., на узко-колейныхъ стараго типа, т. е. Ливенской, Новгородской и Вологодской—на 180 пуд. тары приходится 400 пуд. груза, а на узко-колейныхъ новаго типа—Мальцовской и Обоянской—на 180 пуд. тары имѣется 450 пуд. груза.

Для уясненія значенія этихъ цифръ возьмемъ конкретный случай, предположивъ вѣтвь съ перевозкою 5 милліоновъ пуд. въ годъ. Для этого потребуется:

	Число вагоновъ.	Тара вагоновъ.	Всего вмѣстѣ съ грузомъ.
широко-колейныхъ	8,197	3.200,000 п.	8.200,000 п.
узко-колейныхъ стараго типа.	12,500	2.250,000 „	7.250,000 „
„ новаго „	11,112	2,000,000 „	7.000,160 „

Такимъ образомъ, въ пользу узко-колейныхъ дорогъ получается экономія: для стараго типа около 1 милліона пуд., а для новаго около $1\frac{1}{4}$ милліона пуд.

Но это расчетъ теоретическій, въ предположеніи, что во время пути вагоны заняты полнымъ грузомъ. Практика нашихъ дорогъ показываетъ противное.

За 4-хъ-лѣтіе 1876—1880 гг., для русской сѣти, средняя нагрузка товарнаго вагона выражается 250 пуд. при 610 пуд. его подъемной силы. Если взять соотвѣтственно пропорціональныя числа для узко-колейныхъ дорогъ, т. е. если допустить, что на узко-колейныхъ вѣтвяхъ будетъ также велики пробѣгъ порожнихъ и неполная нагрузка вагоновъ, какъ на широко-колейныхъ,—что едва-ли вѣрно, — все-таки получимъ: для узко-колейныхъ стараго типа среднюю нагрузку въ 164 пуда на 400 пуд. подъемной силы, а для новаго типа—грузъ въ 185 пуд. на 450 пуд. подъемной силы.

Допустивъ эту пропорціональность, такъ сказать, даже съ преимуществомъ для широко-колейныхъ дорогъ, получимъ для перевозки 5 милліоновъ пудовъ слѣдующій общій вѣсъ тары:

	Число вагоновъ.	Общая тара.
на широкой колеѣ по 250 пуд. въ вагонѣ . . .	20,000	7.800,000 п.
„ узкой колеѣ стар. типа по 164 п. въ вагонѣ.	30,488	5.487,840 „
„ „ „ нов. „ „ 185 „ „ .	27,030	4.865,400 „

а прибавляя эту тару къ грузу 5 милліоновъ пуд., получимъ общій вѣсъ перевозки:

для широкой колеи	12.800,000	„
„ узкой колеи стараго типа . . .	10.488,000	пуд.
„ „ „ новаго „	9.865,000	„

Замѣтимъ, что уменьшенія этихъ цифръ валовой перевозки скорѣе можно ожидать для узко- чѣмъ для широко-колейныхъ вѣтвей; при всемъ томъ выходитъ, что для совершенія перевозки 5 милліоновъ пудовъ на широко-колейной вѣтви нужно провезти на 3 милліона пудовъ или 25% лишняго груза по сравненію съ узко-колейною новаго типа и слишкомъ на $2\frac{1}{4}$ милліона больше чѣмъ на узко-колейной стараго типа.

Въ пассажирскомъ движеніи будетъ то же самое, или еще даже и хуже; въ вагонахъ этого рода приходится на 1 пассажира тары, т. е. мертваго груза:

на широко-колейныхъ дорогахъ . . .	12—15	пудовъ.
„ узко - колеиныхъ „	8—10	„

т. е. на послѣднихъ на 50% меньше чѣмъ на первыхъ.

Прибавимъ къ сказанному, что вагоны узко-колейной вѣтви будутъ, безъ сомнѣнія, полнѣе нагружены, чѣмъ широко-колейные, ибо предѣльная нагрузка первыхъ меньше, слѣдовательно легче скопить товаръ для полной нагрузки.

Въ уменьшеніи тары широко-колейныхъ дорогъ дошли, по всей вѣроятности, до крайняго предѣла. Уменьшить ее для вѣтвей нельзя потому, что вѣдь вагоны съ вѣтви должны, по предположенію, быть годны для прямого сообщенія, а тамъ вагонъ можетъ замѣнять заболѣвшій багажный, или, будучи нагруженъ товаромъ большой скорости попадетъ, въ пассажирскій поѣздъ. При большой же скорости движенія являются и большія разрушающія усилія, отъ вагона требуется большая прочность, большое сопротивленіе. Такимъ образомъ тяжелая конструкція неизбѣжна для вагоновъ пря-

мага сообщенія. Съ годами, скорость движенія не только пассажирскихъ, но и товарныхъ поѣздовъ на главныхъ линіяхъ все увеличивается, слѣдовательно понадобятся развѣ утяжеленные, а не облегченные вагоны.

Въ узко-колейномъ типѣ вопросъ о тарѣ только-что начинаетъ разрабатываться и есть всѣ основанія предполагать, что выгодное будущее въ этомъ отношеніи—за узкой колеей, для которой можно надѣяться достигнуть не 25, а 50% уменьшенія бесполезной перевозки. Понятно, какъ выгодно это обстоятельство для издержекъ эксплуатаціи. Должно сказать, что въ этомъ дѣлѣ играетъ роль не одно уменьшеніе скорости, но и самое существо предпріятія. Широко-колейный вагонъ и при одинаковой скорости долженъ быть относительно тяжелѣе узко-колейнаго. Чѣмъ дальше одна стѣна отъ другой — тѣмъ потолочная или половая балка должна быть толще, тяжелѣе; точно также чѣмъ дальше одинъ рельсъ отъ другаго, чѣмъ шире колея, тѣмъ ось и балки вагона должны быть толще и тяжелѣе.

Сказанное мною раньше о современномъ положеніи эксплуатаціи нашихъ дорогъ позволяетъ, кажется, утверждать, что продолжать такъ вести дѣло, какъ мы его до сихъ поръ вели, мы не въ состояніи; наибольшое же удешевленіе возможно только при разумной перемѣнѣ нашихъ отношеній къ этому важному государственному вопросу. Совсѣмъ недавно вѣдомство Путей Сообщенія хотѣло доказать противное на примѣрахъ, взявъ за себя постройку и эксплуатацію нѣкоторыхъ дорогъ,—и не доказало. Такъ оно и должно быть: казенные агенты—люди, и, какъ всѣ люди, чудесъ творить не могутъ. Нужно измѣнить природу предпріятія—тогда будутъ и соотвѣтственные результаты; нужно строить дешевыя дороги и дешево ихъ эксплуатировать.

Во всякомъ случаѣ нельзя не признать, что узко-колейныя дороги, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ обстоятельствахъ, стоятъ дешевле широко-колейныхъ, хотя бы и самыхъ облегченныхъ. Плотны, шпалы, мосты послѣднихъ шире, вагоны и паровозы, при той же подъемной силѣ, тяжелѣе и дороже. Легкій подвижной составъ узко-колейныхъ дорогъ, въ свою очередь, допускаетъ легкое верхнее строеніе; отъ этого уменьшаются всѣ работы и издержки. Большія выемки и насыпи, болота, дорогія для отчужденія по-

стройки, многіе переходы чрезъ рѣки, а слѣдовательно мосты, могутъ быть минуемы, пользуясь крутыми кривыми такого радіуса, при которомъ широко-колейная дорога или совсѣмъ невозможна или вагоны ея не годятся для прямого сообщенія.

Стоимость узко-колейной дороги зависитъ отъ многихъ условій и, смотря по нимъ, бываетъ отъ 15 до 50—100 и болѣе % дешевле широко-колейной одинаковой подъемной силы.

Издержки эксплуатаціи до нѣкотораго предѣла количества перевозокъ (по нашимъ условіямъ весьма далекаго для будущихъ линій) при узко-колейномъ типѣ ниже чѣмъ при широко-колейномъ. Главную роль тутъ играютъ: облегченный подвижной составъ и вслѣдствіе того, болѣе выгодное отношеніе полезнаго груза къ мертвому; простая, дешевая администрація (можно даже не имѣть телеграфа; въ Англіи въ 1880 году было 9,000 верстъ такихъ дорогъ); однородность подвижнаго состава, ремонтируемаго дома, на глазахъ хозяевъ, безъ отдачи въ чужія руки; дешевые маневры на станціяхъ, въ ручную, вмѣсто паровоза потребнаго для тяжелыхъ широко-колейныхъ вагоновъ.

Но однимъ изъ важнѣйшихъ преимуществъ узко-колейныхъ дорогъ сравнительно съ широко-колейными, ради котораго легко пожертвовать нѣкоторыми неудобствами перегрузки, — является специальная способность узко-колейныхъ дорогъ широко удовлетворять требованіямъ мѣстнаго движенія, мѣстныхъ интересовъ. Въ этомъ смыслѣ ихъ производительность, ихъ благотворное вліяніе нельзя ставить ни въ какое сравненіе съ широкою колею. Узкая колея, благодаря крутымъ поворотамъ, позволяетъ рельсамъ проникать всюду: къ населеннымъ пунктамъ, къ фабрикамъ, заводамъ, шахтамъ, пристанямъ и проч., устраняя этимъ самымъ лишній подвозъ къ желѣзно-дорожнымъ станціямъ. Наша сѣть широко-колейныхъ дорогъ представляетъ, напротивъ того, массу примѣровъ, иллюстрирующихъ извѣстную исторію о томъ, что хоть локоть и близокъ, да никакъ его не укусишь.

Эта способность узко-колейныхъ дорогъ важна всюду, при всякихъ топографическихъ условіяхъ, а въ мѣстахъ пересѣченыхъ, гористыхъ, — она просто не оцѣнима. Тутъ меркнутъ всякіе соблазны безперегрузочнаго сообщенія, всякія надежды на улучшеніе условій эксплуатаціи широко-колейныхъ дорогъ посредствомъ па-

ровозо-вагоновъ, о коихъ такъ много разсуждали въ послѣднее время; тутъ широкой колеѣ нѣтъ ни какой возможности конкурировать съ узкою. За границей—это все азбучныя истины,—у насъ же, къ сожалѣнію, съ легкимъ сердцемъ проектируютъ на Уралѣ заводскую вѣтвь длиною болѣе 160 верстъ, по 65,000 руб. за версту. Удивительно!!

Соображая все вышесказанное, кажется можно придти къ заключенію, что узко-колейный типъ пригоденъ не только для горнозаводскихъ уральскихъ и донецкихъ вѣтвей, для примосковнаго фабричнаго раіона, для сахарозаводскихъ и другихъ промышленныхъ вѣтвей, но пригоденъ также и для многихъ будущихъ большихъ линій, которыя иначе выстроить мы долго не будемъ въ состояніи. Сюда, между прочимъ, относятся: стоящая на первой очереди уже 16 лѣтъ, Вятско-Двинская дорога; проектированная дорога отъ Каспійскаго моря на востокъ; Архангельская, Транссибирская и Ташкентская линіи.

Я знаю, что особенно по поводу послѣдняго предложенія, слова мои будутъ встрѣчены многими и очень многими съ усмѣшкою. Но вѣдь не всегда правъ тотъ, кто смѣется. У французовъ на этотъ счетъ есть прекрасная поговорка.

Если, вмѣсто шутокъ, — дисциплинировать свой умъ, бросить фантазіи о маннѣ, долженствующей ниспастъ къ намъ съ неба, и обратиться къ горькой дѣйствительности, то смѣхъ окажется не у мѣста. Не имѣющему крова надъ головою конечно можно мечтать о дворцахъ, да въ мечтахъ, такъ и умереть. Но позволительны ли подобныя мечтанія въ дѣлахъ государственной важности?

Посмотрите на любого мало мальски толковаго крестьянина-погорѣльца, что онъ дѣлаетъ послѣ пожара, когда по обстоятельствамъ нельзя тотчасъ нанять избу? Онъ не идетъ къ сосѣдямъ попрошайничать о пристанищѣ впредь до пріобрѣтенія новой хаты, онъ не остается подъ открытымъ небомъ, а сооружаетъ тотчасъ же землянку, въ которой съ грѣхомъ пополамъ все же можно прожить хозяиномъ, пока не поспѣетъ изба.

Такъ и намъ нужно дѣлать. Нужно забыть о комфортѣ, предъ лицомъ великой нужды. Придетъ время, когда дешевая дорога не будетъ удовлетворять развившимся потребностямъ движенія, —

тогда,—иное дѣло,—можно будетъ и замѣнить ее цѣнною дорогою употребивъ весь аппаратъ дешевой въ другое мѣсто, какихъ у насъ всегда найдется не мало.

Разсмотримъ теперь вопросъ о перегрузкѣ, объ этомъ, для многихъ, камнѣ преткновенія на пути примиренія съ узкою колеею. Эти многіе, за небольшими, развѣ исключеніями, принадлежатъ къ людямъ или никогда не видавшимъ перегрузки на желѣзныхъ дорогахъ, или если и присутствовавшимъ при ней, то не наблюдавшимъ что именно творится при этой операціи.

Перегрузка—больше предлогъ, больше воображаемое, чѣмъ дѣйствительное препятствіе узкой колеѣ. Не самый актъ перегрузки труденъ или особенно убыточенъ,—нисколько; вредна небрежность наша. Но вѣдь она вредна при всякой нагрузкѣ и выгрузкѣ, которыя однако неизбѣжны и при широкой колеѣ. Нужно уничтожить крюкъ, нужно всѣми силами стремиться къ искорененію все-россійскаго неряшества. Когда хлѣбный товаръ пойдетъ въ сыпную жидкій—наливомъ, тогда и расходы и убытки перегрузки сведутся къ весьма нечувствительной величинѣ. А мы наканунѣ этого времени.

И при широкой колеѣ, какъ я уже имѣлъ честь упомянуть раньше, дѣло не обходится безъ перегрузки. На узко-колейныхъ вѣтвяхъ весь грузъ мѣстнаго сообщенія не придется перегружать; затѣмъ, нужно помнить, что не всѣ отправки совершаются полными вагонами; всюду бываетъ много штучнаго груза. Все заграничное сообщеніе у насъ и сейчасъ безусловно требуетъ перегрузки.

Безъ сомнѣнія, тамъ, гдѣ имѣется масса грузовъ прямого сообщенія, выгоднѣе, проще имѣть широко-колейный путь. Но что значитъ слово „масса“ по нашимъ обстоятельствамъ? Къ сожалѣнію, у насъ мало кто думалъ объ этомъ, у насъ какъ будто не замѣчаютъ, что дороги, даже имѣющія до 30 милліоновъ пудовъ, приносятъ убытокъ, главнымъ образомъ оттого, что одни 0/0 на капиталъ сооруженія представляютъ солидную сумму. Такимъ образомъ, предѣлъ количества перевозокъ, при которомъ выгодна еще узкая колея, у насъ очень высокъ и потому даже при многихъ милліонахъ пудовъ груза можно и должно жертвовать удобствами безперегрузочнаго сообщенія, если желать развитія сѣти. Нужно по-

нять, наконецъ, что другаго исхода нѣтъ, что перегрузка не такъ страшна и вредна какъ бездорожье; что у народовъ богаче насъ, болѣе насъ дорожащихъ временемъ, болѣе насъ экономныхъ, опытныхъ въ промыслахъ, въ торговлѣ, въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ—перегрузка въ большомъ употребленіи.

Вѣтвь Орлеанской дороги Commeny-Montluçon, длиною въ 17 километровъ, перегружаетъ болѣе 25 милл. пуд. въ годъ. Паровая тяга на ней существуетъ съ 1852 года и никто не думаетъ передѣлывать ее въ широко-колейную.

Вообще, перегрузка на соединеніи двухъ дорогъ съ различными колеями устраивается очень просто. Узкая платформа ставится между 2 путями; по обѣ стороны платформы становятся перегружаемые вагоны дверь противъ двери; полъ съ поломъ либо въ одномъ горизонтѣ, либо въ разныхъ, глядя по удобствамъ. Если съ вѣтви больше груза — тогда узко-колейный путь выше широко-колейнаго и обратно; или же устраиваются двѣ платформы въ разныхъ горизонтахъ. Бываетъ и такъ, что одинъ путь располагается надъ другимъ, устраиваются приспособленія въ самыхъ вагонахъ, — открывающіяся днища, бока и т. д.; устанавливаются механическіе подъемники для тяжелыхъ предметовъ и проч.

Стоимость перегрузки на заграничныхъ дорогахъ колеблется отъ $\frac{1}{7}$ до $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда. Приведемъ нѣсколько примѣровъ:

На промышленной дорогѣ Mondalazac, — вѣтвь Орлеанской дороги длиною 7 километровъ (замѣтимъ, что экономные французы находятъ выгоднымъ допускать перегрузку даже по проходѣ товаромъ всего $6\frac{1}{2}$ версты), перевозить около 3 милл. пуд.; за перегрузку платится 17 сантим. за тонну, т. е. *à pari* менѣе $\frac{1}{20}$ коп. за пудъ, а по курсу 250 франковъ за 100 рублей—выходитъ 6,8 коп. за 62 пуд., т. е. нѣсколько болѣе $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда.

На дорогѣ Брѣлевой долины перегрузка обходится въ $\frac{1}{9}$ коп. съ пуда; на дорогѣ Фельда (близъ Эйзенаха) перегрузка стоитъ: длиннаго лѣса $\frac{1}{7}$, черепицы $\frac{1}{9}$, угля слабаго строенія, рассыпающагося— $\frac{1}{13}$, камня $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда. Нужно замѣтить, что эта дорога новая и дѣло еще на ней не наладилось.

Commeny-Montluçon, вѣтвь Орлеанской дороги, тратитъ на перегрузку угля по 4 сантина за тонну, т. е. *à pari* $\frac{1}{62}$, а по курсу 250 за 100 — около $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда.

Enghien-Montmorency за перегрузку мельничнаго камня платить отъ $\frac{1}{9}$ до $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда.

У насъ, вагонъ въ 600 пуд. всегда съ удовольствіемъ возмуться перегружать за 40 — 50 коп. т. е. по $\frac{1}{15}$ — $\frac{1}{12}$. Это извѣстно всякому торговцу отправителю, всякому опытному начальнику станціи.

Авторитетная провѣрка этой цифры по урочному положенію подтверждаетъ вѣрность ея.

Для переноски 1000 пудовъ за 5 саж., непривычными носильщиками изъ солдатъ, урочное положеніе назначаетъ $1\frac{45}{100}$ челов., а для привычныхъ рабочихъ тоже положеніе назначаетъ 1 человѣка. По расчету 40 — 50 коп. за вагонъ въ 600 пуд., при переноскѣ за 5 саж., 1 чернорабочій зарабатываетъ въ день, на основаніи урочнаго положенія, 70 — 85 коп., въ дѣйствительности же 90 — 120 коп. Заработокъ хорошій! Если бы чернорабочіе наши постоянно такъ зарабатывали!

Ясное дѣло, что изъ за перегрузки нечего намъ и думать объ однообразіи колеи, ибо это требованіе приведетъ къ однообразнымъ послѣдствіямъ — къ прогрессивному раззоренію Государственнаго Казначейства на желѣзныя дороги. Это ли желательно?

Остается послѣднее возраженіе противниковъ узкой колеи — стратегическія неудобства ея.

Прежде всего представляется вопросъ: какимъ способомъ можно одновременно и поддерживать военный престижъ государства и раззорять его финансы страшно-убыточною желѣзно-дорожною политикою?

Спора нѣтъ, что однообразіе колеи позволяетъ перевозить войска и военные припасы по всей странѣ безъ перегрузки; что при ней можно пользоваться всей массой подвижнаго состава тамъ, куда, по стратегическимъ соображеніямъ, желательно будетъ стянуть его. Выгоды эти конечно реальны, но придавать имъ безусловное, рѣшающее значеніе можно только при условіи близорукаго отношенія къ задачамъ жизни, при условіи забыванія азбучныхъ истинъ о томъ, что государство обязано стремиться къ улучшенію быта населенія и можетъ достигать этого только въ мирѣ; что война, самая побѣдная, ничего, кромѣ раззоренія, не приноситъ; что и на войнѣ тотъ преуспѣваетъ, кто хорошо подготовляетъ на-

родныя силы въ мирное время. Поэтому тамъ, гдѣ вопросъ идетъ о возможности созданія улучшенныхъ путей сообщенія, съ нѣкоторымъ пожертвованіемъ со стороны спеціально-военныхъ цѣлей, или же, обратно, съ застоємъ въ этомъ созданіи, но за то съ удовлетвореніемъ, въ извѣстной (хотя, конечно, вслѣдствіе нашей бѣдности, въ ограниченной) мѣрѣ случайнымъ потребностямъ военного времени, не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія какого рода отвѣтъ дастъ всякій разумный сынъ своей родины.

Правда, что узко-колейныя дороги вообще не могутъ перевезти въ данное время такихъ количествъ войскъ, какъ широко-колейныя, но это вовсе не доказательство въ пользу послѣдняго типа, ибо во 1-хъ, сравнивать нужно нынѣшнее бездорожье или ограниченное распространеніе сѣти въ случаѣ дорогой постройки, съ возможностью осуществленія значительной сѣти узко-колейныхъ линій; во 2-хъ, эти послѣднія, какъ артеріи, проникающія отъ линій главныхъ сообщеній въ глубь страны, безспорно сослужатъ государству хорошую службу не только въ мирное, но и въ военное время; съ помощью ихъ облегчится и удешевится, въ мирное время, движеніе почты, и казенныхъ грузовъ, новобранцевъ, отпускныхъ, арестантовъ; въ военное время—мобилизація запаса и ополченія, перемѣщеніе отдѣльныхъ отрядовъ, сборъ лошадей для арміи, подвозъ провіанта и другихъ запасовъ.

Изъ сказаннаго раньше объ отношеніяхъ II и III типовъ Комиссіи къ условіямъ обмѣна вагоновъ, можно заключить, что оба эти типа не имѣютъ существеннаго значенія для стратегическихъ цѣлей.

Сопротивленіе наше узкой колеѣ, особая забота о стратегическихъ задачахъ, также какъ стремленіе передать постройку и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ въ казну, во многомъ обязаны подражанію нѣмцамъ. Теперь тамъ наступилъ поворотъ: отношеніе къ узкой колеѣ становится все благосклоннѣе и благосклоннѣе. Будемъ же подражать нѣмцамъ до конца.

Недавно опубликованный въ *Zeitschrift für Local und Strassen-Bahnwesen* отчетъ о постройкѣ и эксплуатаціи Боснійскихъ стратегическихъ узко-колейныхъ дорогъ доказываетъ полную пригодность этого типа для военныхъ цѣлей.

Съ проведеніемъ нѣкоторыхъ стратегическихъ широко-колейныхъ

линій на западной окраинѣ Россіи, у насъ будетъ все, что крайне нужно для военныхъ сообщеній въ связи съ существующими меридіанальными и параллельными линіями внутри европейской части страны. Дальше вмѣсто версты широко-колейнаго пути будемъ строить по 4—5 верстъ узко-колейнаго, дадимъ вздохнуть нашимъ промысламъ и торговлѣ, поправимъ дѣла существующихъ главныхъ линій, увеличимъ ихъ доходность, облегчимъ государственный бюджетъ, улучшимъ финансы, просвѣтимъ забытые углы нашей родины и станемъ, конечно, сильнѣе и въ военномъ отношеніи.

Что, въ сравненіи со всѣмъ этимъ значать небольшія неудобства перегрузки?

Янки—практичные люди. А у нихъ узкая колея забираетъ силу съ каждымъ днемъ. Тамъ уже существуютъ узко-колейныя дороги съ роскошными пассажирскими вагонами и скоростью движенія 60 километровъ въ часъ, т. е. равною скорости курьерскихъ поѣздовъ Николаевской дороги.

Въ журналѣ *Secundâr bahn zeitung* недавно опубликовано извѣстіе объ учрежденіи въ Америкѣ новаго общества подъ фирмою *The people's Railroad Company of America*, для сооруженія узко-колейныхъ линій, отъ Чикаго до Нью-Орлеана и отъ С. Франциско до Нью-Йорка, всего 11 тыс. миль=16¹/₂ тыс. верстъ. Около половины строительнаго капитала—90 милл. долларовъ уже подписали Калифорнскіе капиталисты.

Не у насъ однихъ широко-колейныя вѣтви убыточны, за границей видимъ тоже. Въ упомянутомъ журналѣ *Secundârbahnzeitung* разсчитано, что 13 маленькихъ баварскихъ широко-колейныхъ вѣтвей дали за 1878 годъ убытокъ, тогда какъ еслибы эти вѣтви были узко-колейныя,—то дали бы 6% прибыли. Впрочемъ, за доказательствами этого рода намъ не нужно даже обращаться и за границу. У насъ есть примѣръ и весьма убѣдительный примѣръ—дома. Это—дорога Мальцовскаго Промышленно-Торговаго Товарищества, о которой я уже упоминалъ въ началѣ своихъ замѣтокъ по поводу доклада почтеннаго Н. В. Воронцова.

Заводы товарищества разбросаны на пространствѣ свыше 150 тыс. десятинъ въ Брянскомъ уѣздѣ Орловской и Жиздринскомъ—Калужской губерній. Между ними существуетъ водяное сообщеніе по р. Болвѣ, впадающей въ Десну близъ г. Брянска, и по шоссе,

имѣющемъ около 150 верстъ общаго протяженія. Главный механическій заводъ въ с. Людиновѣ, удаленъ отъ линіи Орловско-Витебской желѣзной дороги, при коей находится Радицкій заводъ товарищества, на 74 версты. Металлическія части паровозовъ и вагоновъ изготовляются въ Людиновѣ и до устройства Мальцовской желѣзной дороги, тяжелые грузы этого рода обыкновенно спускались по Болвѣ изъ Людинова въ Радицу, гдѣ и собирались паровозы и вагоны. Такой порядокъ оказался неудобнымъ для исполненія срочнаго заказа подвижнаго состава во время войны 1877 года и тогда-то генераль С. И. Мальцевъ, учредитель и безсмѣнный распорядитель. Товарищества, едва ли не старѣйшій и, во всякомъ случаѣ, замѣчательнѣйшій ветеранъ и радѣтель русской промышленности, рѣшился построить, между Людиновымъ и Радицей, желѣзную дорогу. По обстоятельствамъ медлить не было возможности, представлять проекты на утвержденіе — также. Всѣ матеріалы и принадлежности будущей желѣзной дороги пришлось приготовить скоро; детали разсматривать было некогда.

Работами руководилъ самъ хозяинъ. Ему помогалъ извѣстный спеціалистъ по части подвижнаго состава, тогдашній техническій директоръ Людиновскаго завода, инженеръ г. Бассонъ.

Дѣло закипѣло, не стѣсняемое регламентаціями. Постройка начата въ іюнѣ, а движеніе на всемъ 74-хъ верстномъ протяженіи Людиново-Радица открыто 1-го октября 1877 года.

Ширина колеи на Мальцовскихъ дорогахъ принята въ 3 фута, ширина землянаго полотна—въ 10 футовъ. Гдѣ было возможно, тамъ рельсовый путь проложенъ по обочинѣ шоссе.

Уклоны допущены не круче 0,025; кривыя, на пути, между станціями, описаны радіусомъ не менѣе 50 саж., а на станціяхъ не менѣе 20 саж.

Рельсы первоначано были 5 и 6-ти фунтовые желѣзные, уложенные на продольныхъ брускахъ; были также рельсы съ большихъ дорогъ. Затѣмъ постепенно переходили на стальные рельсы съ укладкою на шпалахъ, и теперь почти всѣ рельсы вѣсомъ 10 фунт. въ погонномъ футѣ.

Общее протяженіе мостовъ на участкѣ Людиново-Радица около 650 саж. За невозможностью успѣть возвести до зимы огромную насыпь при переходѣ чрезъ р. Болву около д. Куявы, пришлось

выстроить виадукъ, который предполагено вскорѣ замѣнить насыпью.

Переѣзды большею частью въ уровнѣ пути; изъ 42 переѣздовъ на участкѣ Людиново-Радица только 8 охраняются сторожами, — именно тамъ, гдѣ бойкое поперечное движеніе.

Сторожевые и для помѣщенія ремонтныхъ рабочихъ дома устроены въ мѣрѣ надобности.

Станціонныя зданія деревянныя, небольшія, расположены въ тѣхъ пунктахъ линіи, гдѣ они дѣйствительно нужны. Теперь выстроены въ Радицѣ и Дятковѣ большіе двухъ-этажные пассажирскіе дома съ гостинницами.

Водоснабженіе паровозовъ ручными насосами изъ колодцевъ, помѣщенныхъ внутри станціонныхъ зданій.

Телеграфъ соединяетъ всѣ станціи и заводы.

Паровозы, всѣ—танковые, сначала были исключительно 4-хъ колесные; потомъ стали строить 6-ти колесные; наконецъ, въ прошломъ году, по проекту генерала Мальцова и инженера Бассона, построенъ 8-ми колесный паровозъ.

Результаты испытаній его мнѣ неизвѣстны.

Всѣ паровозовъ:

4-хъ колесн. порожн.	около 7	тоннъ,	груженныхъ	около	$8\frac{1}{4}$	тоннъ.
6-ти " " "	$11\frac{1}{4}$	"	"	"	$13\frac{1}{2}$	"
8-ми " будетъ	16	"	"	"	"	"

Вагоны 4-хъ, 6-ти и 8-ми колесные; послѣдніе на тележкахъ; имѣются особо приспособленные открытые вагоны для перевозки длиннаго лѣса и громоздкихъ заводскихъ издѣлій.

Пассажирскіе вагоны 2 классовъ. Въ нѣкоторыхъ вагонахъ низшаго класса устроены особыя отдѣленія для почты. Для перевозки багажа въ пассажирскіе поѣзды ставятся спеціальныя вагоны.

Директорскій вагонъ салоннаго типа, весьма удобный и изящный, но безъ роскоши.

Скорость движенія поѣздовъ весьма различна, по отдѣльнымъ участкамъ сѣти. Главное движеніе и наибольшая скорость поѣздовъ на участкѣ Радица-Дятково—15 верстъ въ часъ. Экстренныя поѣзды ходятъ со скоростью до 30 верстъ въ часъ; товарные 8—10 верстъ.

На самыхъ крутыхъ подъемахъ паровозы поднимаютъ: 4-хъ колесный—8, а 6-ти колесный—11 груженныхъ вагоновъ. Гдѣ продольный профиль пути позволяетъ, тамъ составъ поѣздовъ доходить до 20 вагоновъ.

Нагрузка вагоновъ отъ 250 до 600 пудовъ (8-ми колесные); тара отъ 120 до 200 пуд.

Дорога проходитъ на значительномъ протяженіи по шоссе и во многихъ мѣстахъ посреди деревень. За 6 лѣтъ однако неизвѣстно ни одного несчастія.

Постепенно разрастаясь, сѣтъ Мальцовскаго товарищества въ настоящее время имѣетъ протяженія, вмѣстѣ со станціонными путями, до 200 верстъ, при чемъ верста, съ подвижнымъ составомъ и со всѣми постройками, стоила, среднимъ счетомъ, около $9\frac{1}{2}$ тыс. руб.

По послѣднему отчету, на дорогахъ товарищества перевезено $7\frac{1}{2}$ милл. пуд. груза и $83\frac{1}{2}$ тыс. пассажировъ. Выручено на версту 2218 руб., а израсходовано на эксплуатацію 955 руб., т. е. чистая прибыль составляетъ болѣе 13% на строительный капиталъ.

Издержки эксплуатаціи составляютъ всего 43% отъ валоваго сбора, на дорогахъ же нашей широко-келейной сѣти эти издержки представляютъ 70% отъ выручки.

Послѣдній примѣръ постройки дешевой дороги и первый публичный опытъ этого рода, представляетъ узко-колейная дорога Обоянскаго земства, длиною около 30 верстъ, отъ станціи Марьино Курско-Азовской дороги къ городу Обояни. Она построена въ 1882 году по типу Мальцовскихъ дорогъ и стоила около 10 тыс. руб. за версту.

Послѣ того, дѣло устроенія дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющее такое огромное значеніе, какъ-то совсѣмъ замерло. Будемъ уповать, что при посредствѣ вашего, мм. гг., общества, предсѣдательствуемаго тѣмъ самымъ государственнымъ человѣкомъ, который въ свое время отстоялъ начало дешеваго сооруженія рельсовыхъ путей, дѣло это снова пойдетъ впередъ и впередъ на благо нашей родины.

