

7845

14 651/ 3381/

385.471

Общество Сѣверо-Кавказской желѣзной дороги. 740



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

къ проекту

линіи Сухумъ—Армавиръ—Двойная.

Ея значеніе, грузооборотъ и вѣроятная доходность.



Ст. 11
См. 11.11.18

Линія Сухумъ -- Армавиръ -- Двойная.

Ея значеніе, грузооборотъ и вѣроятная доходность.

Раньше, чѣмъ приступить къ изложенію предположеній О-на Северо-Кавказской ж. д. о соединеніи рельсовымъ путемъ урочища Старое Жалнище съ г. Сухумомъ и г. Армавиръ со ст. Двойной, полезно будетъ сдѣлать нѣсколько общихъ замѣчаній о развитіи Кавказской рельсовой сѣти вообще и сѣтвой ея части въ особенности, такъ какъ эти замѣчанія облегчаютъ правильную оцѣнку излагаемаго ниже проекта О-на Северо-Кавказской ж. д.

Кавказская рельсовая сѣть и Перевальная ж. д.

Развитіе Кавказской рельсовой сѣти отличается тѣмъ общими признаками, что въ своей послѣдовательности опредѣлялось не соображеніями экономической и политической необходимости, а соображеніями технической и финансовой осуществимости и ближайшей выгоды; какъ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ Россіи, здѣсь въ первую очередь строились не тѣ дороги, которыя нужны всего для мѣстной промышленности и вахты всего для государства, а тѣ, которыя легче всего построить и доходность которыхъ наилучше обеспечена. Если мы взглянемъ на карту Кавказа, то увидимъ, что Кавказская рельсовая сѣть складается изъ двухъ мощныхъ магистралей—Владикавказской и Закавказской, тянущихся почти на тысячу верстъ каждая, приблизительно параллельныхъ одна другой и вмѣстѣ параллельныхъ Главному Кавказскому хребту; эти двѣ магистрали послужили основой сѣти, дальнѣйшее развитіе которой заключалось главнымъ образомъ въ ихъ развѣтвленіи въ равнинныхъ частяхъ и по долинамъ рѣкъ; что же касается того, что и для мѣстныхъ интересовъ, и для государства представлялось бы наиболѣе важнымъ, именно соединеніе Севернаго Кавказа съ Южнымъ удобнымъ и близкимъ рельсовымъ путемъ, то эта задача была разрѣшена весьма неудовлетворительно: были соединены не центральные участки обѣихъ магистралей посредствомъ устройства перевальной дороги, а крайніе восточные пункты Петровскъ и Баку; Перевальная же дорога была построена въ противоположномъ углу, на западной оконечности Владикавказской магистрали съ переходомъ Главнаго Хребта въ наиболѣе доступной его части, близъ г. Новороссійска. Въ такомъ видѣ Кавказская рельсовая сѣть существовала въ теченіе нѣсколькихъ десятилѣтій, обслуживая въ отдаленности сѣверную и южную части Кавказа, но мало способствуя экономическому сближенію обѣихъ, такъ какъ при разстояніи центральныхъ пунктовъ этихъ частей, Армавира и Тифлиса, по грузовымъ дорогамъ въ 566 в., разстояніе между ними по рельсовымъ путямъ составляло 1434 в. Ненормальность такого положенія сознавалась всѣми, и вопросъ о постройкѣ перевальной желѣзной дороги между Тифлисомъ и Владикавказомъ неоднократно возбуждался Министерствомъ Путей Сообщенія и мѣстной властью на Кавказѣ, при чемъ этому вопросу придавалось значеніе, какъ завершенію присоединенія Закавказья къ Европейской Россіи и какъ устраненію вліянія Главнаго Хребта, создающаго препятствія въ политическомъ, стратегическомъ, административномъ и торговомъ отношеніяхъ. Въ виду этого съ начала 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія и до первыхъ годовъ этого столѣтія было составлено три исполнителныхъ проекта дорогъ по тремъ разнымъ вариантамъ, съ израсходованиемъ на это болѣе 800 т. р., а въ 1907 г. снова возбуждалось ходатайство объ ассигнованіи 300 т. р. на составленіе новаго (уже четвертаго) исполнителнаго проекта, и въ финансовую сѣтѣ 1909 было внесено соотвѣствующее предположеніе. Въ это же время группой частныхъ предпринимателей, съ инженеромъ Кучинскимъ во главѣ, были разработаны проектъ электрической желѣзной дороги Владикавказъ—Тифлисъ при ширинѣ колеи въ 1 метръ, стоимостью всего 20 мил. рублей.

Наконецъ въ послѣдніе уже годы были разработаны новый проектъ Перевальной дороги, въ связи съ магистралью Козловъ—Св. Крестъ, при чемъ осуществленіе этого послѣдняго проекта представлялось столь близкимъ и обеспеченнымъ, что при всѣхъ полнотахъ перевозокъ по новымъ линиямъ Кавказской рельсовой сѣти Перевальная дорога предполагалась уже существующей.

Отчего же однако не была осуществлена постройка желѣзной дороги, которая такъ давно и такъ единодушно была признана необходимой и для осуществленія которой было приложено такъ много усилій и затрачено такъ много средствъ? Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ скажутся обыкновенно на чрезвычайную стоимость постройки Перевальной дороги. Однако, ближайшее разсмотрѣніе вопроса убѣждаетъ насъ, что эта сума не столько отвѣтъ на вопросъ, сколько отговорка. Дѣйствительно, стоимость первоначальныхъ проектовъ Перевальной дороги не превышала 60—80 мил. рублей; при 10-лѣтнемъ срокѣ постройки строительная стоимость съ финансовыми расходами должна была составить 100 мил. руб., т. е. для осуществленія постройки въ государственную сѣтѣ слѣдовало внести въ теченіе 10 лѣтъ по 10 мил. ежегодно, что для нашего государственнаго бюджета было совершено необременительно; стоимость послѣдняго проекта исчислялась, правда, въ 200 мил. руб., но и эта сума также не можетъ быть признана чрезвычайной, ибо одновременно О-омъ С.-Д. ж. д. былъ составленъ проектъ желѣзной дороги Орель—Ростовъ стоимостью свыше 350 мил. руб.

и О-по настойчиво домогалось этой концессии. Итак, не в чрезвычайной стоимости этого предприятия лежит причина, задерживавшая в течение 40 лет осуществление столь полезного и важного рельсового пути, а в совершенно других обстоятельствах, обусловленных основной несправильностью нашей железнодорожной политики в течение последних десятилетий.

Перевальная дорога не была до сих пор построена потому, что ее постройка невыгодна для интересов О-на Владикавказской ж. д., и она до тех пор не будет построена, пока голос О-на Владикавказской ж. д. будет иметь решающее значение в этом вопросе. Основная же несправильность нашей железнодорожной политики заключалась в предоставлении частным железнодорожным Обществам фактической монополии железнодорожного строительства во всех обширных областях.

Внезапно, Перевальная дорога грозит большим ущербом О-ву Владикавказской ж. д., так как она сокращает транскавказский транзит приблизительно на 900 верст, и плата за этот излишний пробег 900 верст не поступит в кассу О-ва, а останется в карманах отправителей. Этот элементарным расчетом определялось и последующее развитие Владикавказской ж. д. и печальная судьба перевальной дороги. Владикавказская ж. д. имела своим назначением соединение России с Кавказом и Закавказьем; но, дойдя до Владикавказа, она остановилась и, вместо естественного продолжения на юг к Тифлису прямым и ближайшим путем, поворачивается на восток к Петровску и на юг к Баку, а на северо-запад дает отступление на Екатеринбург и Новороссийск и таким образом вместо одного прямого и близкого соединения с Закавказьем, создает два круглых и далеких пути к нему: один путь рельсовый через Петровск и Владикавказ и другой смешанный: рельсовый до Новороссийска и морской до Поти или Батума. Постройка линий Ставропольской, Царицынской, Минераловодской, Кизлярской и др. окончательно запутывает первоначально такое простое и протое назначение дороги служить транзитной магистралью на Кавказ и Закавказье и поднимает его другим назначением—обслуживать рельсовыми путями весь Сибирский Кавказ, задача, которая по существу не может быть возложена на частное акционерное О-во, а должна быть осуществлена только государством. И таким образом создается фактическая монополия Общества, являющаяся серьезнейшим препятствием для естественного и целесообразного развития истинной рельсовой сети. Только с величайшими усилиями и жертвами в течение последнего десятилетия тремя частными О-вами, состоящими преимущественно из местных казачьих ставков, удалось преодолеть эту монополию и создать в северо-западном углу Кубанской области три новых линии: Ейскую, Армавир-Туапсинскую и Черноморско-Кубанскую, из которых первая совершенно не нарушает интересов Владикавказской ж. д., а последние две, если и затрагивают, то только второстепенные интересы ее; что же касается Перевальной дороги, затрагивающей самые жизненные и важные интересы Кав. ж. д., то вопрос о ее сооружении находится в настоящее время в том самом положении, в каком находился 40 лет назад.

Лежащая на основе Кавказской рельсовой сети несправильность не только возлагает на население поселения переплату на излишний пробег грузов, но и фатально ведет за собою несправильность в развитии железнодорожных перевозок и порождает уродливые явления в области товарооборота. Развивающаяся промышленность естественно ведет к образованию истинных промышленных центров, в которых устраиваются складочные помещения для различных товаров, совершаются сделки и проч. Для северного Кавказа таким естественным промышленным центром является Армавир, для южного Кавказа—Тифлис. Сь постройкой Перевальной дороги расстояние между этими городами составит 566 в., в настоящее время через Владикавказ—1434 в. И вот вместо этих естественных центров образуются искусственные центры на крайних кончностях северной и южной магистралей, где они соприкасаются. Центр на окраин—неадекватность этого явления ярко свидетельствует о глубоко несправильном положении вещей. Дейтельность дорог не централизуется, а поляризуется; не к центру, а к окраинам происходит наибольший приток грузов и наиболее значительный их объем. Один такой искусственный центр создан на северо-запад—Новороссийск. Великолепная Чермесская бухта дѣлает из Новороссийска один из лучших русских портов на Черном море и обезнечивает ему массу экспортных грузов; но сверх этих грузов в Новороссийск прибывает много миллионов грузов, следующих в Поти или Батум для передачи на различные места Закавказья, и эти грузы превращают Новороссийск как бы в складочное место для грузов, следующих в западную часть Закавказья, и к его естественному значению по экспорту присоединяют еще и искусственную прибавку по внутреннему товарообороту. Еще большую аномалию представляет Баку. Ляца, изучавше в последние годы транскавказский транзит, не могла не обратить внимания на уменьшающуюся с года на год цифру вывоза грузов из различных пунктов Закавказья; так, г. Зеленский в 1908 г. посчитал транскавказский железнодорожный транзит для линий, соединяющих г. Туапсе с Новороссийской линией Кав. ж. д. в 23.160.000 п.; подсчет этого же транзита для линии Туапсе—Екатериннодар, произведенный О-вом Черн.-Куб. ж. д. по данным 1912 года, дал всего 7.192.000 п.; почти тот же результат дал, произведенный по данным 1913 г., подсчет транзита для линии Каналовская—Недзиковка (5.836.000 п.) при чем разница между двумя последними цифрами в 1.356.000 п. отчетливо объясняется происшедшею за год убылью транзита, отчасти же падая на грузы Кубанской области, проходящие транзитом по линии Екатеринбург—Туапсе. Все это на первый взгляд дает картину очень быстро уменьшающегося товарооборота между Закавказьем и Россией. На самом деле, конечно, этого уменьшения нет; напротив, есть сильное и постоянное увеличение товарооборота; приведенная же картина

лишь свидетельствуютъ объ энергично совершающемся процессѣ polarizationъ Закавказской магистрали, вслѣдствіе котораго весь товарооборотъ мало по малу сосредоточивается въ конечныхъ пунктахъ магистрали, Баку, Потн и Ватутъ; преимущественно въ первомъ, который получаетъ львиную долю всѣхъ транзитныхъ грузовъ для дальнѣйшей переправки.

Такъ какъ процессъ polarizationъ заключается не только въ образованіи на конечныхъ пунктахъ дороги искусственныхъ товарныхъ центровъ, но и въ поднятій до надлежащей высоты пропускной способности прилегающихъ къ нимъ участковъ и распределеніи между ними разнообразныхъ товарныхъ устройствъ, то само собою становится понятнымъ, какаа послѣ проведенія Перевальной дороги и образованіи новыхъ грузонныхъ теченій предстантъ болѣзненная лонка сложившихся формъ и порядковъ товарооборота.

Отбросивъ лишь основную неправоудность въ развитіи Кавказской рельсовой сѣти, остановимся теперь подробно на разсмотрѣніи сѣверной части сѣти.

Владикавказская ж. д.

Тѣ развитія, постройкой которыхъ устроено завязалась Владикавказская ж. д., остановившись во Владикавказѣ и отказавшись идти далѣе на Тифлисъ, распадутся по своему характеру и назначенію на три группы: первую группу составляютъ линіи Ставрополь—Екатеринодаръ и Царицынъ—Новороссійскъ, перво-классныя магистрали, соединяющія принятыя рельсовыя путевыя Новороссійскій портъ съ Ставропольской губерніей и районѣмъ средняго Поволжья; вторую группу составляютъ линіи Везланъ—Петровскъ и Петровскъ—Валдажары, создающія непрерывный рельсовый путь въ Закавказье, и въ третью группу входятъ всѣ остальные линіи, имѣющія по отношенію къ главной линіи подчиненное положеніе, какъ подъѣзды и питательныя пути. Только послѣдняя группа не противорѣчитъ основному назначенію Владикавказской ж. д., но и объ этой группѣ слѣдуетъ сказать, что она развивалась не планомерно, а случайно, и питательными вѣтвями устроялась безъ соотвѣстственнаго расширенія выходящихъ артерій, вслѣдствіе чего Владикавказская дорога стала въ концѣ концовъ подобна сосуду съ очень большою вѣстимостью и очень узкимъ горломъ, гдѣ постоянно происходитъ закупорка вслѣдствіе скопленія грузовъ. Что же касается первой группы, то она имѣетъ предъ собою опредѣленное и весьма важное заданіе, не имѣющее ничего общаго съ заданіемъ Владикавказской ж. д., и, можетъ быть, было бы целесообразно поручить заведывать этими двумя совершенно независимыми и самостоятельными магистралями не одному, а двумъ Обществамъ, въ видахъ болѣе полнаго развитія и наилучшаго использования каждой изъ нихъ; наконецъ, линіи Везланъ—Петровскъ и Петровскъ—Валдажары, представляющія собою суррогатъ Перевальной дороги, должны были быть разрѣшены къ постройкѣ лишь послѣ постройки Перевальной дороги, послѣ чего онѣ получили бы естественное свое значеніе подъѣздовъ путей къ портамъ Каспійскаго моря, Петровску и Баку, и съ нефтеноснымъ районѣмъ Грозно-Пескомъ и Бакинскому. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ уклоненій въ сторону отъ прямого своего назначенія была нарушена планоудность въ развитіи и Владикавказской дороги, и всей Кавказской рельсовой сѣти, при чемъ узкіе предѣлы того грузонного теченія, которое первоначально было предоставлено Обществу для эксплуатаціи, были замѣнены широкимъ пространствомъ всей территоріи, по которой проходитъ желѣзная дорога, и такимъ образомъ создались фактическая монополія Общества на желѣзнодорожное строитедство въ цѣломъ краѣ, что ни въ какомъ случаѣ не должно было допускаться, такъ какъ желѣзнодорожное Общество въ своей дѣятельности всегда руководствуется соображеніями ближайшей выгоды, желѣзнодорожное же строитедство въ краѣ должно подчиняться требованіямъ общей пользы.

Вино было указано, что въ теченіе послѣднихъ десяти лѣтъ тремъ частнымъ Обществамъ удалось преодолѣть противудствіе Владикавказской ж. д. и построить въ предѣлахъ Кубанской области три желѣзнодорожныя линіи Ейскую, Армавиръ—Туапсинскую и Черноморско-Кубанскую. Изъ этихъ линій первая имѣетъ значеніе подъѣздовъ пути къ Владикавказской ж. д. и поэтому на ней можно не останавливаться. Что же касается остальныхъ двухъ, то онѣ представляютъ большую важность для развитія Кавказской рельсовой сѣти.

Армавиръ—Туапсинская ж. д.

Армавиръ—Туапсинская желѣзная дорога, какъ и всѣ дороги, въ основѣ которыхъ лежатъ опредѣленное и значительное грузонное теченіе, обладаютъ цѣннымъ преимуществомъ, организической законченностью и независимостью отъ другихъ желѣзныхъ дорогъ: и верховье, и устье, и питающіе родники и источники того грузонного потока, который движется по этой желѣзной дорогѣ, заключены въ ея предѣлахъ, падаются въ ея полное обладаніе и не зависятъ ни отъ какихъ случайностей; верховье этого грузонного потока получаетъ мощное питаніе отъ обширныхъ пространствъ восточной половины Сѣвернаго Кавказа (Ставропольской губ.), занятыхъ земледѣльческой культурой и имѣющихъ въ Армавиръ—Туапсинской дорогѣ прямой ближайшій выходъ къ Черному морю; питающіе родники этого потока расположены на всемъ пути въ видѣ многочисленныхъ населенныхъ мѣстъ; широкое устье свое онѣ имѣетъ въ морскомъ портѣ Туапсе; естественное развитіе дороги должно заключаться въ продолженіи линіи далѣе на сѣверо-востокъ, что и осуществится

постройкой линии от Армавира на Ставрополь и даже на с. Дивное с приближением к сферѣ ее влияния новых огромныхъ пространствъ съ тучной цѣльной землей. Легко предвидѣть, что это естественное стремление дороги на сѣверо-востокъ не остановится въ с. Дивномъ, на границѣ Астраханской губерніи, а пойдетъ дальше и положитъ свое послѣднее зѣбло лишь въ Астрахани, соединивъ, подобно Закавказскому ж. д., непрерывнымъ релаксационнымъ путемъ два моря. Но, находясь въ средѣ, въ которой логическое развитіе вещей является исключеніемъ изъ правила, а правиломъ служатъ нарушенія всякой логики ради ближайшей выгоды, и это Общество начинаетъ уснащать приемы О-ва Влк. ж. д. и подобно тому, какъ послѣднее построило Царицынскую линию, перпендикулярную къ основному направленію Влк. ж. д., такъ и Армавиръ-Туапсинская дорога недавно выступила съ проектомъ линии Вѣлорѣченская—Тихорецкая—Грачи, перпендикулярной къ основному направленію Армавиръ-Туапсинской ж. д. И вотъ что произошло потомъ: Владикавказская дорога, въ началѣ вздрашывая почти равнодушно на сооруженіе Армавиръ-Туапсинской дороги и, если протестовавшая противъ ея сооруженія, то, такъ сказать, по принципиальнымъ соображеніямъ, ради охраненія своей монополіи, начала горячо возражать противъ постройки ею линии меридіональнаго направленія, конкурирующей съ главной линіей Владикавказской ж. д.: вопросъ о постройкѣ линии Тихорецкая—Грачи былъ отложенъ въ Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, линія же Вѣлорѣченская—Тихорецкая была признана полезной, какъ обходящая Ростовъ и Туапсе; впоследствии тотъ же вопросъ рассматривался въ Комисіи подъ председательствомъ Инженера Борсова, при чемъ не смотря на энергичные протесты Владикавказской дороги объ линіи были признаны первоочередными, въ виду сильной поддержки со стороны б. Намѣстника на Кавказѣ Великаго Князя Николая Николаевича.

Черноморско-Кубанская ж. д.

Черноморско-Кубанская желѣзная дорога получила возможность осуществленія лишь послѣ долговременныхъ хлопотъ и просьбъ и цѣною тяжелыхъ уступокъ: проектъ былъ низведенъ до значенія сѣти подъѣздныхъ путей мѣстнаго характера и, чтобы окончательно убить транзитное значеніе дороги, вмѣсто естественнаго примыканія на сѣверѣ къ Батайску или Каллу, былъ изобрѣтенъ урѣдливый поворотъ линіи почти подъ прямымъ угломъ отъ Канеловской къ Куцекѣ. Принимая для исполненія этотъ обезображенный проектъ, Общество, конечно, и не думало отказываться отъ первоначальныхъ своихъ предположеній, а лишь откладывало ихъ осуществленіе до болѣе благоприятнаго времени. Въ началѣ 1912 г. Общество приступило къ постройкѣ разрѣшенныхъ ему линій, а въ началѣ 1913 г. оно уже возбуждало ходатайство о разрѣшеніи ему постройки линій Канеловская—Батайскъ и Екатеринбургъ—Туапсе, при чемъ получалась транзитная магистраль Батайскъ—Туапсе длиной 383 в. Чтобы оцѣнить значеніе этой магистралі, достаточно указать слѣдующія цифры: существующее разстояніе между Ростовомъ и Туапсе составляетъ 510 в. (въ томъ числѣ 292 в. по Влк. ж. д. и 218 в. по А.-Т.); съ постройкой линій Тихорецкая—Вѣлорѣченская это разстояніе сокращается до 405 в. (въ томъ числѣ по Влк. ж. д. 172 в. и по А.-Т. 233 в.), а съ постройкой линіи, проектируемой О-вомъ Ч.-К. ж. д., разстояніе сокращается до 393 в. (въ томъ числѣ 10 в. по Влк. ж. д., остальное по Ч.-К. ж. д.). Этотъ проектъ пролежалъ въ Министерствѣ безъ движенія почти три года, до середины 1915 г., когда, для слѣдующихъ поспѣхъ, о возникшемъ вопросѣ объ устройствѣ новыхъ лечебныхъ мѣстъ, былъ разрѣшенъ къ постройкѣ небольшой участокъ проектированной магистралі Екатеринбургъ—Горный Ключъ, соединяющій г. Екатеринбургъ съ Ессукунскими Минеральными Водами. Однако и послѣ этого Влк. ж. д. едва не удалось перенять у О-ва Ч.-К. ж. д. разрѣшенную ему постройку, при посредствѣ б. Верховнаго Начальника Санитарной части Принца Ольденбургскаго, полагавшаго, что эту постройку слѣдуетъ поручить Влк. ж. д., доказавшей будто бы свою опытность по устройству лечебныхъ мѣстъ.

Но мало успѣвъ потребовалось со стороны О-ва Ч.-К. ж. д., чтобы отстоять свое право на эту постройку. Между тѣмъ въ связи съ возникшимъ проектомъ постройки казенной ночной магистралі Москва—Донецкій Бассейнъ, О-во Ч.-К. ж. д. переработало свой первоначальный проектъ и въ 1916 г. представило на разрѣшеніе новый проектъ линіи Канеловская—Донецкій Бассейнъ, явившейся непосредственнымъ продолженіемъ къ югу магистралі Москва—Донецкій Бассейнъ. Этотъ проектъ имѣлъ первостепенное значеніе, такъ какъ онъ открывалъ новый выходъ съ Кавказа на сѣверъ къ западу отъ Владикавказской ж. д., съ новыми мостомъ черезъ Донъ въ 30 верстахъ къ западу отъ существующаго, и вмѣстѣ съ казенной магистралью Москва—Донецкій Бассейнъ устанавливаетъ кратчайшее разстояніе между Москвой и Туапсе 1518 верстъ, на 148 верстъ короче существующаго. Этотъ проектъ былъ рассмотрѣнъ въ Комисіи подъ председательствомъ Инженера Борсова, и были признаны первоочередными линіи Канеловская—Ростовскій Узелъ и Екатеринбургъ—Туапсе, не смотря на самые энергичные протесты О-ва Владикавказской, Армавиръ-Туапсинской и Черноморской ж. д. Слѣдуетъ отмѣтить, что и въ этомъ случаѣ благоприятному разрѣшенію вопроса не мало содѣйствовала энергичная поддержка б. Намѣстника.

Черноморская ж. д.

Предположеніе о постройкѣ Черноморской Побережной дороги возникло еще въ 90-хъ годахъ прошлаго столѣтія, когда О-ву Влк. ж. д. была предоставлена постройка линіи Новороссійскъ—Поти; такъ какъ эта

линия конкурировала с главной линией Общества, то она не была имъ осуществлена. Впоследствии проект той же дороги былъ разработанъ группою частныхъ предпринимателей съ Инженромъ Перцовымъ во главѣ; долгое время проектъ этотъ отвергался, какъ вздорный; но въ 1912 г. неожиданно онъ былъ принятъ и даже дорога признана государственно-важною. Правильное сужденіе объ этомъ проектѣ затрудняется тѣмъ, что онъ вилается въ сѣти, лишившую разумности и простоты, полную аномалій и несправильностей, среди которыхъ терять свою остроту и та нелѣпость, которую представляетъ собою проектъ. Разсматриваемый въ цѣломъ, съ продолженіемъ до Умани. Проектъ порождаетъ своей искусственностью и надуманностью. Кому понадобилась эта грандіозная магистраль, какое грузовое теченіе она призвана обслуживать, какими массовыми грузами объезжаются Юго-западный Край и Закавказье? На эти вопросы отовсюду не могутъ быть даны такіе опредѣленные и точные отвѣты, какіе требуются для оправданія многомиллионной постройки. Разсматриваемая же въ той части, постройка которой близится уже къ окончанію, отъ Туансе до Новоросіаки. Черноморская береговая дорога представляетъ собою такой же обходной и кружной путь на Закавказье, какъ и симметрично-расположенная Каспійская береговая дорога и нислится такъ же суррогатомъ Перевальной дороги, съ той, однако, разницей не въ пользу Черноморской дороги, что Каспійская дорога пролегаетъ по твердому и устойчивому грунту и не представляетъ никакихъ затрудненій для сооруженій; Черноморская же дорога все время лѣзетъ по хрупкому и постоянно осыпающемуся карнизу скалистаго побережья, почти сплошь состоящаго изъ искусственныхъ сооруженій и представляющая собою трудно разрешимую техническую задачу. Если дальнѣе подѣ государственной важности этой дороги разумнѣе ей стратегическое значеніе, то по этому поводу слѣдуетъ замѣтить, что она почти на всемъ протяженіи побережья представляетъ собою совершенно открытую и очень удобную мишень для обстрѣла съ моря и можетъ быть безъ труда уничтожена въ тотъ самый моментъ, когда окажется необходимой. Если же подѣ государственными значеніемъ дороги подразумевать то, что она дѣлаетъ болѣе доступнымъ Черноморское побережье, представляющее собою сплошной курортъ, то этой цѣли гораздо лучше и легче достигала бы желѣзная дорога дачнаго типа, которая между прочимъ и не изуродовала бы такъ побережье, какъ мощная грузовая магистраль. Наконецъ, можетъ быть, государственную важность дороги слѣдуетъ понимать въ томъ смыслѣ, что она, въ выраженіе особаго Совѣщанія при Совѣтѣ Министровъ въ 1894 г., устранитъ вліяніе Главнаго Хребта и завершитъ присоединеніе Закавказья къ Европейской Россіи. Но она не устранитъ вліяніе Главнаго Хребта, а лишь въ незначительной степени ослабитъ его, обходя Главный Хребтъ кружными путемъ; само собою понятно, что дѣйствительное устраненіе вліянія Главнаго Хребта можетъ быть достигнуто постройкою желѣзныхъ дорогъ, не обходящихъ Главнаго Хребта, а пересѣкающихъ его. И вотъ ради такихъ-то гадательныхъ и сомнительныхъ преимуществъ Черноморской дороги ей въ жертву приносятся интересы другихъ дорогъ Сѣвернаго Кавказа, имѣющихъ нѣкоторое неоспариваемое жизненное значеніе для края и для государства. Такъ, изъ четырехъ разработанныхъ О-вомъ Черноморской дор., вариантовъ выхода на свѣтъ отъ Туансе (черезъ Новоросіаку, Абисскую, Знею и Екатеринодаръ) О-во отказалось отъ варианта черезъ Новоросіаку подѣ предложенъ его дороговизны и отъ варианта на Знею и Екатеринодаръ, въ виду сильнаго отклоненія ихъ на востокъ, и настаивало на предоставленіи ему варианта на Абисскую, что и было исполнено Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ; другими словами изъ трехъ естественныхъ теченій на свѣтъ отъ Туансе: сѣверо-западнаго (черезъ Новоросіаку), сѣвернаго (черезъ Екатеринодаръ) и сѣверо-восточнаго (черезъ Армавиръ), которая соотвѣтственно распределяется между дорогами Черноморской, Черноморско-Кубанской и Армавиръ-Туансинской, О-во Черноморской дороги пожелало завладѣть двумя первыми теченіями, проводя свою линію посредникъ между сѣверо-западнымъ и сѣвернымъ теченіемъ. Въ этой погонѣ за грузами не пожелала отстать отъ Черноморской дороги и Армавиръ-Туансинская желѣзная дорога, проектируя линію Бѣлорѣченская—Тихорецкая, также старается воспрепятствовать осуществленію линіи Екатеринодаръ—Туансе, и привлечь къ себѣ часть грузовъ сѣвернаго направленія.

Ближайшая программа ж. д. строительства на Кавказѣ.

Изложенныхъ выше замѣчаній совершенно достаточно для общаго заключенія о Кавказской рельсовой сѣти и ея ближайшихъ и наиболее важныхъ задачахъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что постройка Перевальной дороги должна быть поставлена во главѣ строительной программы. Постройка этой дороги должна быть исполнена въ ближайшіе годы О-вомъ Вл. ж. д. или за его счетъ казною. Но одной Перевальной дороги, можетъ быть недостаточно, чтобы завершить дѣйствительное присоединеніе Закавказья къ Европейской Россіи и устранить вліяніе Главнаго Хребта. Карпатскія горы на протяженіи въ пять разъ меньшемъ Главнаго Кавказскаго Хребта имѣютъ четыре перевальныхъ дорогъ. Еще болѣе недостаточно одной Перевальной дороги для использования неисчислимыхъ богатствъ, находящихся на поверхности и въ недрахъ обоихъ склоновъ Главнаго Хребта. Поэтому слѣдуетъ ждать и ожидать постройки нѣсколькихъ перевальныхъ дорогъ, и о предоставляемъ желѣзнодорожнымъ строительствъ на Кавказѣ можно сказать, что подобно тому, какъ до сихъ поръ оно заключалось главнымъ образомъ въ постройкѣ линій, параллельныхъ Главному Хребту и въ обходъ горъ оно заключалось главнымъ образомъ въ постройкѣ линій, параллельныхъ Главному Хребту и въ обходъ горъ, такъ въ будущемъ оно должно главнымъ образомъ сосредоточиться на постройкѣ линій меридиональныхъ, пересѣкающихъ Главнаго Хребта по нормамъ. Этотъ выводъ является не только въ результатъ теоретическаго изученія вопроса, онъ властно диктуется и самой жизнью; онъ уже осуществляется, несмотря на всѣ

припятствія, якія ставлять правильному розвитку дѣла своєкористними стремліннями отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и общинной, лишенной твердыхъ руководящихъ началъ, политики Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Первый шагъ въ этомъ направленіи сдѣлало О-во Армавирь-Туапсинской ж. д., осуществивъ магистраль первостепенной важности Армавирь—Туапсе и прикладываящее себѣ путь на северо-востокъ къ Каспійскому морю и нижнему Поволжью. Это О-во можетъ принести краю и государству неисчислимыхъ выгодъ, если оно, не отвлекаясь сторонними и чуждыми ему задачами (въ родѣ постройки линіи Білоріченская—Грачи) на руду съ развитіемъ линіи озабочится и соответственнымъ расширеніемъ ея устьи, дабы избѣжать того несоотвѣстія между емкостью линіи и устьемъ выхода изъ нея, который страдаетъ Владикавказская ж. д. и которое не въ далекомъ будущемъ постигнуть и Армавирь-Туапсинскую дорогу, если своевременно не будутъ приняты надлежащія мѣры.

Второй шагъ въ томъ же направленіи дѣлаетъ О-во Черноморско-Кубанской ж. д., разработавшее чрезвычайно цѣнный и важный проектъ соединенія Туапсе съ Москвою ближайшимъ рельсовымъ путемъ (при посредствѣ магистрали Москва—Донецкій Бассейнъ) и энергично отстаивающее его, несмотря на всѣ затрудненія и препятствія. Слѣдуетъ пожелать этому О-ву и впередъ такой же энергіи и настойчивости для осуществленія проекта во всей его чистотѣ, безъ тѣхъ искаженій (въ родѣ примыканій въ Ростовскомъ уѣздѣ), которыя нашла нужнымъ внести въ проектъ коммиссія подъ предсѣдательствомъ Борисова и которыя отнимаютъ у проекта лучшее его достоинство.

Наконецъ, третій шагъ дѣлаетъ О-во Северо-Кавказской ж. д., разработавшее излагаемый ниже проектъ линіи Сухумъ—Армавирь и далѣе на северо-востокъ.

Частное ж. д. строительство.

Чтобы закончить эти общія замѣчанія о Кавказской рельсовой сѣти, слѣдуетъ еще упомянуть о необычайно разившемся въ послѣднее время на Кавказѣ частномъ желѣзнодорожномъ строителствѣ. Конечно, были разнообразныя причины этого явленія, и одну изъ нихъ, главнѣйшую, не трудно угадать: это соразмѣтная монополія Владикавказской ж. д., мѣшавшая всегда на первомъ планѣ предъ собою собственные интересы и выгоды, а не нужды и интересы населенія, а потому и останавливая часто бѣдъ удовлетворенія нарѣзанныхъ нуждъ мѣстной промышленности въ путяхъ сообщенія: къ счастью, у мѣстнаго населенія, особенно среди казачьихъ станицъ, нашлось достаточно средствъ и инициативы, чтобы взять въ собственныя руки удовлетвореніе наиболее настоящихъ изъ этихъ нуждъ. Въ странѣ, столь бѣдной желѣзными дорогами, какъ Россія, было бы, конечно, безуміемъ закрыть для частной инициативы доступъ къ желѣзнодорожному строителству тѣмъ болѣе, что частная инициатива въ этомъ случаѣ не только восполняетъ недостаточность дѣятельности центральныхъ органовъ, но зачастую и исправляетъ ихъ ненадлежащіе надзоры и промахи. Но такъ какъ желѣзныя дороги, кѣмъ бы они не сооружались, удовлетворяють государственной потребности и составляютъ достоинствѣ государства, то дѣятельность частныхъ О-въ и въ періодъ постройки, и въ періодъ эксплуатаціи, подлежитъ строгому и всестороннему контролю со стороны государства, при чемъ особенно важно, чтобы, осуществляя этотъ контроль, органы правительственной власти помнили, что предоставляемая О-ву концессія распространяется не на данную территорию, а на данное грузовое теченіе и что поэтому развитіе дѣятельности О-ва можетъ быть допущено не въ границахъ обслуживаемой имъ территоріи, а въ предѣлахъ предоставленнаго ему грузового теченія, ибо только въ этомъ случаѣ эгоистическіе интересы О-ва совпадаютъ съ интересами всего населенія.

Возникновеніе проекта линіи Сухумъ—Армавирь—Двойная.

Въ 1915 году группа частныхъ предпринимателей, дѣйствуя отъ лица 26 заинтересованныхъ станицъ Баталпашинскаго Отдѣла, Куб. обл., возбуждала ходатайство о разрѣшеніи имъ образовать Акціонерное О-во для ооруженія и эксплуатаціи желѣзной дороги нормальной колесъ отъ Армавира до Кардоникской съ вѣтвями на урочище Старое Жилище и ст. Упорную. Ранѣе велись переговоры съ О-вомъ Армавирь-Туапсинской ж. д. о постройкѣ имъ означенной линіи, но эти переговоры не дали удовлетворительнаго результата, такъ какъ О-во соглашалось построить означенную линію съ примыканіемъ не къ Армавиру, а къ ст. Лабинской такъ, чтобы она являлась продолженіемъ подъѣздной вѣтви Армавирь-Туапсинской ж. д. Курганная—Лабинская, а это было неприемлемо для заинтересованныхъ станицъ, часть которыхъ при вариантѣ Армавирь-Туапсинской ж. д. оставалась въ сторонѣ отъ линіи и всѣ удалялись отъ Армавира, къ которому тяготѣла весь Баталпашинскій Отдѣлъ. При разсмотрѣніи проекта въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ предприниматели указывали на то, что проектируемая линія важна не только для мѣстныхъ интересовъ, но и для общегосударственныхъ, въ виду чрезвычайнаго выдающихся курортныхъ достоинствъ урочища Старое Жилище, далеко отстояющаго за собою таковыя Теберды, и заявляли о своемъ намѣреніи, въ случаѣ предоставленія имъ означенной постройки, оборудовать уроч. Старое Жилище исѣмъ санитарно-лечебными устройствами, согласно послѣднему слову курортной техники. Какъ водится, противъ заявленнаго

проекта выступали, расположенные в том же районе, частные железные дороги: Владикавказская, предложенная в проектируемой линии опасного конкурента для разрешенной уже ей линии Новониколаевская—Теберда и Армавирь—Туапсинская, настаивавшая на осуществлении ее варианта с применением к Забинской. Когда выяснилось, что инициатива складывается благоприятно для проекта линии Армавирь—Кардоникская с введением, то О-во Армавирь—Туапсинской ж. д. заявило, что оно готово передать на себя постройку линии согласно означенному проекту; но момент для соглашения был уже пропущен, и постройка была предоставлена предпринимателям, представившим проект.

Немедленно же за получением концессии были произведены, на средства заинтересованных станций, изыскания продолжения разрешенной линии на юг, к Сухуму, и на север, к Торговой, так как мысль о создании Перевальной дороги от Сухума до Амаира с продолжением ее на северо-востоке лежала в основе разрешенного проекта Армавирь—Кардоникская.

Важное значение линии Сухумь—Армавирь вполне очевидно. Черноморское побережье топографически может быть раздвлено на три части, из которых северная соединяется с рельсовой сетью через Новороссийск, средняя через Туапсе и южная долина имеет выход из Сухума; лишь с осуществлением последнего выхода можно будет считать Черноморское побережье достаточно прочно и удобно соединенным с рельсовой сетью, независимо от того, будет ли закончена постройка Прибрежной дороги, на которой протяжения и какой характер она окончательно получит. Из указанных трех главнейших пунктов побережья в экспортном отношении первое место, конечно, должно принадлежать Новороссийску, благодаря несравненным преимуществам его великой бухты; впрочем и у этой бухты есть важный недостаток, —соприсутствующий из ней морда-ость необычайной силы. Так как бухта с северо-востока ограждена хребтом Маркотх, то следует думать, что соприсутствующий в ней столь часто ивчерь есть не морда-ость, а отраженный морда-есть; повзвднн в узкую долину р. Цемясь, этого ивчерь получать в ней стремительность, а отражаясь от скалистых отвесных стбъ Маркотх, с дикой силой и беспорядочностью урагана, набрасываются на город и гавань, дблая движение в них на ивсколько часов, а иногда и дней невозможным, а зимою покрывая прибрежные дома ледяной бронею аршинной толшины. Вследствие этого недостатка Отдбл торговых портов и мореплавания Министерства Торговли и Промышленности ставить среди портов Черного моря на второе место послб Севастополю не Новороссийск, а Сухумь, бухта которого не так глубоко вдается в материк, как Цемяская бухта, по за то не подвергается дблствию сильных ивтронъ.

Таким образом второе место займет безспорно Сухумь, ивблщий важные естественные преимущества предъ Туапсе. Сухумская бухта, подобно Новороссийской, обращена к югу и из достаточной мбръ защищена от ивтронъ с востока, севера и запада; сравнительно небольшие и подорогн работы, по разработанной М. Т. и Пр. еще в 1913 г. программб, сдблать эту бухту вполне пригодной для грузовых овераций сб океанскими пароходами; в этом отношении с Сухумом не может быть и сравняеми г. Туапсе, который не ивбтъ естественной бухты и из которого гавань должна быть образована исключительно искусственными сооружениями, не вполне достигающими при всей своей дороговизнб главной цбл. —обеспечения судамъ удобнаго причала и спокойной стоянки. Что касается внутреннего значения, то тутъ ив преимущества за Сухумомъ, расположеннымъ в самомъ центрб южной наиболее богатой и красивой части побережья сб его роскошной субтропической растительностью и мягкимъ климатомъ, одинаково благоприятнымъ какъ для сельско-хозяйственныхъ цблб, особенно для ивкоторыхъ специальныхъ культуръ, такъ и для цблб санитарныхъ и лечебныхъ.

Эти выдающиеся преимущества Сухума давно уже выдвинули его среди другихъ пунктовъ побережья, и мысль о соединенн его прямой перевальной дорогой с рельсовой сетью намбчалась уже ивтъ 15 тому назадъ О-вомъ Влк. жел. дор. Когда Влк. жел. дор. получила концессию на постройку железной дороги Новониколаевская—Теберда, то въ комиссиб о новыхъ дорогахъ смотрбл на эту линию, какъ на главную участокъ линии Новониколаевская—Сухумь сб тоннелемъ около 9 верстъ черезъ главный Кавказскй хребтъ и далее по долине рбн Кодоръ, но техническия трудности этого проекта оказались настолько велики, что Влк. жел. дор. не призвала возможнымъ его осуществлять; повидимому, южнб Баташанинская линия и не будетъ построена, такъ какъ это предприятие оказалось для Влк. ж. д. въ концб концовъ убыточнымъ.

Направление линий Старое Жилище—Сухумь и Армавирь—Двойная.

Учредители О-ва Северо Кавказской ж. д. нашли наиболее желательнымъ соединенне Сухума перевальной дорогой с Армавиремъ, такъ какъ оно представляетъ слбдующя важные преимущества: во первыхъ, оно открываетъ ближайшй выходъ изъ Сухума на северъ, въ центральную Россю; во вторыхъ, Армавирь является естественнымъ средоточиемъ торговли и промышленности для Севернаго Кавказа и примыкане къ какому-либо другому пункту лишь увеличило бы проббгъ грузовъ, естественно, стремящихся къ своему средоточию; наконецъ въ третьихъ, линия Сухумь—Армавирь по техническимъ соображениямъ легче осуществитъ выходъ въ какомъ-либо другомъ направленн и во много разъ лучше варианта Влк. ж. д.

Согласно произведеннымъ предварительнымъ техническимъ обследованнмъ линия намбчена слбдующимъ образомъ:

А. Линия. Старое Жилище—Сухумь непосредственно за станционою площадкой станци Старое Жи-

лишь перескочить мостом отв. 10 саж. рѣку Большой Зеленчук и переходить на его лѣвый берег, чтобы обойти осми такъ называемого Большого Куртава; идя далѣе по лѣвому берегу, линія на 2 верстѣ перескочитъ рѣку Пшишъ и на 3 верстѣ рѣку Кызгычъ, изъ которыхъ составляется р. Б. Зеленчукъ, мостомъ отв. по 8 саж. Далѣе линія продолжаетъ идти все время съ малыми работами по правому берегу р. Кызгычъ, слѣдун все время почти прямо на югъ и только на 4 верстѣ перескочитъ, выступающій въ долину, скалистый мысъ; долина рѣки представляетъ террасу шириною въ среднемъ 200 саж., полого опускающуюся къ рѣкѣ, а съ другой стороны ограниченную круто поднимающимся хребтомъ Ужумъ; на 10 верстѣ расположена площадка для развѣзда. На 18 верстѣ расположена станція Кызгычъ, за которой линія, повернувъ вправо на 40°, перескочитъ мостомъ отв. 6.00 саж. Кызгычъ подходит къ перевальному тоннелю черезъ Главный Кавказскій хребтъ; отбитка входного портала равна 750.00 саж. Отбитка выходного портала равна 765.00 саж., а длина его 3350 саж. = 6,5 верстѣ. Тоннель запроектированъ двускатнымъ, а такъ какъ механическое оборудованіе для сооруженія тоннеля на сѣверномъ концѣ, несомнѣнно, будетъ закончено раньше, чѣмъ на южномъ, то скаты проектированы такъ, чтобы 2/3 тоннеля занимала скатъ на сѣверъ, а 1/3 скатъ на югъ. Наибольшая толщина породы надъ тоннелемъ равна 800 саж.; благодаря тому, что порталы тоннеля расположены въ мѣстахъ, гдѣ косогоры имѣютъ почти двойной откосъ, длина подходящихъ выемокъ минимальная. Такъ какъ движеніе поѣздовъ въ тоннелѣ должно производиться посредствомъ электрической тяги, то и дальнѣйшая трасса запроектирована въ предположеніи оборудованія линіи электрической тягой, а потому, имѣя въ виду легкость полученія большихъ мощностей и удобства веденія поѣздовъ съ двойной тягой съ расположеніемъ одного электроваза впереди, а другого сзади, и согласно съ данными электрифицированныхъ итальянскихъ дорогъ, предѣльный уклонъ принять = 0 040 на прямой. На 29 верстѣ линія выходитъ изъ тоннеля въ долину р. Бзыби; непосредственно по выходѣ изъ тоннеля линія поворачивается на западъ, повернуть на 70° вправо; на 29 верстѣ расположена станція Нарзанъ, въ 1 1/2 верстахъ отъ нея находится на высотѣ 220 саж. надъ линіей минеральный источникъ Нарзанъ съ весьма большимъ дебетомъ (болѣе 20.000 ведеръ въ сутки). За станціей Нарзанъ линія, слѣдуя долиной Бзыби, именно самымъ ея тальвегомъ, продолжаетъ непрерывно спускаться, при чемъ на 40 верстѣ расположена площадка подъ развѣздъ; до 38 верстѣ долина Бзыби довольно широка и допускаетъ весьма удобное трассированіе линіи съ небольшими работами; съ 39 в. по 44 долина представляетъ тѣснину, только мѣстами уширяющуюся, какъ напр., на 40 в., 41 в. и проведеніе линіи по ней представляетъ значительныя затрудненія; съ 44 в. долина снова расширяется; на 49 в. расположена станція Бзыбъ, а на 51 в. мостомъ отв. 20 саж., линія перескочитъ р. Бзыбъ и переходитъ на ее лѣвый берегъ. Начиная отсюда, трасса линіи становится весьма тяжелой—рѣка Бзыбъ здѣсь имѣетъ въ среднемъ уклонъ 0 06, а потому, несмотря на примѣненіе предѣльныхъ уклоновъ для электрической тяги ($i = 0 040$), линія должна укладываться по косогору, весьма крутому и изрѣзанному. Поэтому на 53 верстѣ линія поворачивается на 120° лѣво и вступаетъ на отбиткѣ 410 въ второй перевальный тоннель черезъ Чедийскій хребтъ длиной 6.00 верстѣ; наибольшее возвышеніе породы надъ тоннелемъ равно 860—410=450 саж., тоннель сдѣланъ двускатнымъ, и по указаннымъ выше, при описаніи большого тоннеля, соображеніямъ, скатъ къ югу занимаетъ 2/3 длины тоннеля, а къ сѣверу 1/3. Какъ южный, такъ и сѣверный порталы расположены такъ, гдѣ косогоръ весьма крутъ, а потому подходящая выемка весьма коротка; выйдя изъ тоннеля на отбиткѣ 385 линія мостомъ отв. 10 саж. перескочитъ рѣку Гумисту на 59 верстѣ; на 60 верстѣ расположена станція Гумиста. Далѣе линія слѣдуетъ по весьма крутому косогору рѣки Гумисты, а такъ какъ Гумиста имѣетъ уклонъ $i = 0 06$, то трасса лежитъ все время на крутомъ косогорѣ, почтену работы на этомъ протяженіи получаются весьма крупныя; на 63—66 верстахъ линія заходитъ въ боковое отвлѣченіе главной долины и описываетъ такъ полукругъ; на 65 верстѣ линія вновь возвращается въ главную долину и, слѣдуя предѣльнымъ спускомъ до 68 версты, достигаетъ станціонной площадки станціи Акудраха, расположенной на отбиткѣ 190 00 саж. Продолжая опускаться далѣе съ уклономъ $i = 0 0284$ на прямой, линія все время слѣдуетъ правымъ берегомъ Гумисты и на 72 верстѣ мостомъ отв. 25 саж. перескочитъ р. Гумисту, а на 73 верстѣ расположена площадка подъ развѣздъ; опускаясь далѣе, линія на 80 верстѣ достигаетъ станціи Апра, расположенной на отбиткѣ 60.00. Далѣе линія слѣдуетъ уже съ предѣльными уклонами въ 0 006 на прямой, остается все время въ тальвегѣ долины Гумисты, на 86 верстѣ проходитъ мимо женскаго монастыря Іоанна Предтечи, на 87 верстѣ мостомъ отв. 30 саж. перескочитъ р. Восточную Гумисту; проходитъ мимо селенія Дмитріенскаго на 87 в., Гумисты на 92 в., причѣмъ на 91 в. оставлена площадка для развѣзда, а затѣмъ повернуть на 116—118 в. на 90°, подходит къ 99 в. къ станціи Сухумъ Черноморской ж. д.; причѣмъ на 98 в. расположена товарная станція Сухумъ Сѣверо—Кавказской ж. д. Съ порта товарная станція сообщается вѣзкомъ 2 1/2 вер. длиной.

Линія Старое Жилище—Сухумъ до перевала черезъ Глазійскій хребтъ проходитъ по вѣковымъ хвойнымъ лѣсамъ, совершенно неэксплуатируемымъ по бездорожью и гниющимъ на мѣстѣ. Переваливъ черезъ хребтъ, линія вступаетъ въ долину Бзыби, сплошь покрытую еще болѣе мощными зарослями лѣсовъ, такъ какъ линія идетъ по верхнему теченію, гдѣ рубка и сплавъ лѣса совершенно не производился. Далѣе въ 17 1/2 верстахъ отъ станціи Бзыбъ между рѣками Ахей и Вешта въ урочищѣ Тамасу имѣются желѣзныя руды; въ 37 верстахъ въ урочищѣ Аватъ—гора между рѣками Лашивса и Одохара находятся мѣдныя руды; здѣсь же по рѣкѣ

Одохару издается кислый источник типа Нарзан. Между горами Химсул и Дзипра на протяжении 24 верст издается серебро, свинцовая руда, среднее расстояние их от станции Бзыбь—28 верст. Перейдя Чедимский хребет, линия вступает в долину р. Келасур, опять сплошь покрытую известняк, неэксплуатируемыми и гниющим на месте известняк. На 7 1/2 в. от линии против 82 в. издается свинцовый рудник. Соединение всех вышеуказанных месторождений хотя канатно-прямолучными дорогами не представит никаких затруднений, так как линия пролегает по тальвегу. Несомненно, однако, что при детальном обследовании будут открыты и многие другие месторождения,—так как теперь известны только наиболее значительные и притом имеющие заметные выходы на поверхность у троп, служащих путями сообщения.

Б. Линия Армавирь—Двойная, начиналась от оси пассажирского здания Армавирь С.-К. ж. д., следует вдоль пути Армавирь-Туапсинской ж. д., представляющая прямой выход со станции Армавирь-Туапсинской на Ставрополь; минуя Владикавказскую ж. д. на 4 верст, линия перескачет надкумь с задней поверху Туапсинскую ж. д. на третьей версте от оси станции Армавирь-Туапсинской (пик. 57+47); следуя далее предельным спуском, линия на 8 верст перескачет Владикавказскую дорогу на 286 верст вл, проходя под нею; с Владикавказской ж. д., как и с Армавирь-Туапсинской, линия соединяется вбтвом, при чем Туапсинская вбтв выходит непосредственно на станцию, а Владикавказская вбтв на пост 287 верст Перейдя Владикавказскую ж. д., линия продолжает опускаться до пересечения на 13 верст рѣки Кубани мостомъ отъверстемъ 75 саж.; а затѣмъ идетъ волнистымъ ходомъ вдоль рѣки Кубани, на 15 верст у станции того же имени расположена станція Пржевальская. Идя далѣе, линія на 24 верст у Царинскаго хутора перескачет балку Горюку, а затѣмъ съ 30 верст линія опять начинаетъ подниматься вверхъ, причемъ на 36 верст расположена станція Григорьевская у станции того же названія; затѣмъ линія, идя волнистымъ ходомъ, на 44 верст перескачет балку Камышенатку, затѣмъ поднимается на водораздѣлъ между балками Камышенаткой и Терновитой, котораго и достигаетъ на 47 верст, а затѣмъ опускается въ балку Терновитую, которую перескачет на 50 в. у хутора Фельдмаршальскаго; на 51 верст расположена станція Фельдмаршальская. Далѣе линія вновь поднимается на водораздѣлъ между балкой Терновитой и рѣкой Расшеваткой, котораго достигаетъ на 53 верст; затѣмъ линія опускается вдоль рѣки Расшеватки и на 65 верст перескачет, пройдя подъ полотномъ, Ставропольскую вбтв Владикавказской ж. д., у станціи Расшеватки близъ станціи Новоалександровской; на 66 верст расположена станція Расшеватка Северо-Кавказской ж. д.; при чемъ обѣ станціи соединены между собой вбтвомъ длиною 1 вер.; на 67 вер. линія перескачет балку Кармалинскую, оставивъ станцію Новоалександровскую вбтв, послѣ чего линія опять поднимается на водораздѣлъ, достигая его на 71 верст, между Расшеваткой и Ладожской балкой. Взойдя на водораздѣлъ, линія слѣдуетъ по нему до 85 верст, при чемъ, начиная съ 75 вер., этотъ водораздѣлъ является водораздѣломъ между разбитыяленими Ладовой балки въ ея вершинѣ. На 80 верст линія оставляетъ предѣлы Кубанской области и вступаетъ въ Ставропольскую губернію. На 86 верст расположена станція Ладожская балка у селенія того же названія. Слѣдуя далѣе вдоль рѣки Ладовой балки, линія на 100 верст достигаетъ селенія Ново-Михайловскаго, гдѣ и расположена станція Ново-Михайловская. Слѣдуя далѣе пологимъ косогоромъ рѣчки Солено-Горской, линія поднимается на водораздѣлъ между Б. Солено-Горской и ея бѣлагомъ лева, по которому и продолжаетъ опускаться, при чемъ на 111 верст перескачет линію Ейской ж. д., проходя подъ нею, въ одной верстѣ отъ станціи Уздной, расположенной у уздлаго села Медвѣжлаго; на 112 верст расположена депоовская станція Уздная С.-К. ж. д., соединенная со станціей Ейской ж. д. вбтвомъ длиною 1 1/2 верст. На 112 верст линія перескачет рѣчку Солено-Горскую, а на 114 в. мостомъ отъвер. 30 саж. рѣчку Егорлыкъ. Перейдя на правый берегъ рѣки Егорлыка, линія въ дальнѣйшемъ продолжаетъ слѣдовать нмъ. При этомъ на 125 в. расположена станція Привольная у селенія того же названія, противъ 132 в. расположено селеніе Литвицкое, гдѣ открывается коммерческій развѣздъ, на 140 в. расположена станція Жуковская у селенія Жуковское, на 152 в. станція Варячукъ у селенія Красная Поляна, на 166 в. станція Икштунчукъ у селенія Иванова, на 181 в. станція Саядата у селенія того же названія; противъ 187 в. расположено селеніе Бердянка, а противъ 195 в. находится селеніе Новый Егорлыкъ, гдѣ и расположена станція Два-брата. Далѣе противъ 205 в. расположено селеніе Баранинское, противъ 210 вер. селенія Ново-Егорлыкскіе и Полтавскіе поселокъ. Съ 205 в. линія поднимается на водораздѣлъ между Егорлыкскімъ и Маничскімъ, достигая его на 210 в., откуда спускается къ Маничу на 216 в., при чемъ на 215 в. расположена станція Маничъ. Переская на 216 в. мостомъ отъвер. 50 саж. Маничъ, линія оставляетъ Ставропольскую губернію и вступаетъ въ предѣлы Донской области. Перейдя Маничъ, линія поднимается на водораздѣлъ между Маничемъ и впадающимъ въ него балкой Б. Толмелой, вдоль которой и продолжаетъ подниматься на водораздѣлъ между Маничемъ и Б. Куберле, котораго и достигаетъ на 238 верст; здѣсь расположена станція Толмелая. Поднявшись на водораздѣлъ, линія опускается вдоль бокового оврага, впадающаго въ Б. Куберле слѣва, и на 255 верст принимаетъ у станціи Двойная къ линіи Тихорецкая—Царинскій Владикавказской ж. д., здѣсь расположена депоовская станція Двойная С.-К. ж. д. общая со станціей Владикавказской жел. дор.

Значеніе линій въ транзитномъ и піонерномъ отношеніяхъ.

По установившейся въ послѣдніе годы терминологіи новыя дороги раздѣляются на піонерныя, вводящія въ хозяйственный оборотъ страны новыя грузы, и транзитныя, сокращающія или облегчающія пробѣгъ по рельсовой сѣти уже существующихъ грузовъ. Проектируемая дорога и создастъ новыя промышленныя грузы, и улучшитъ транзитъ старыхъ грузовъ, а потому она должна быть отнесена къ разряду транзитно-піонерныхъ. А такъ какъ причисленіе дороги къ тому или иному разряду служить уже достаточнымъ основаніемъ для признанія дороги полезной и подлежащей осуществленію, то проектируемая дорога, принадлежащая по характеру своему къ обоимъ разрядамъ, должна быть признана необходимой и подлежащей осуществленію въ первую очередь.

Транзитныя преимущества проектируемой линіи явствуютъ изъ слѣдующихъ данныхъ. Съ окончаніемъ постройки Черноморской ж. д. отъ Туансе до Нон-Сенаки, протяженіемъ 322 в., и съ постройкой Перевальной дороги отъ Владикавказа до Тифлиса, протяженіемъ 202 в., линій Екатеринодаръ—Туансе и Кавказская—Недзгова Черноморско-Кубанская ж. д., при чемъ образуется единая магистраль Ростовъ—Туансе, протяженіемъ 319 в. и наконецъ съ постройкой линій Двойная—Армавиръ, протяженіемъ 255 в., и Армавиръ—Сухумъ, 280 в., образуются слѣдующія транзитныя разстоянія:

Ростовъ—Сухумъ (черезъ Екатеринодаръ)	641 в.
Ростовъ—Сухумъ (черезъ Армавиръ)	582 в. (короче на 59 в.)
Армавиръ—Сухумъ (черезъ Туансе)	443 в.
Армавиръ—Сухумъ (по проект. линіи)	290 в. (короче на 153 в.)
Армавиръ—Михайлово (по Перевальной ж. д.	678 в.
Армавиръ—Михайлово (черезъ Сухумъ)	512 в. (короче на 166 в.)
Армавиръ—Царицынъ (черезъ Тихорецкую)	622 в.
Армавиръ—Царицынъ (черезъ Двойную)	555 в. (короче на 67 в.)

Изъ этихъ цифръ видно, что по проектируемой линіи направится всѣ грузы, слѣдующіе изъ Ростова и Армавира и черезъ эти пункты въ Сухумъ, Поты, Батумъ и станціи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ этихъ портовъ на 80 верстъ къ востоку отъ Михайлова т. е. до ст. Каспи, при чемъ для грузовъ, слѣдующихъ черезъ Ростовъ съѣзжая грузораздѣльная линія пройдетъ въ 30 верстахъ къ сѣверу отъ Сухума, т. е. захватитъ Гудгуты, а для грузовъ, слѣдующихъ черезъ Армавиръ, эта линія пройдетъ сѣвернѣе Сухума на 76 в., захватитъ Гагры. Въ Армавирѣ грузовой потокъ расчленяется на двѣ части: большая часть направляется далѣе на сѣверъ къ Ростову, а меньшая часть черезъ Двойную на Царицынъ, при чемъ къ послѣдней части присоединяется весьма значительное количество грузовъ, направляющихся со станціи Влж. ж. д., лежащихъ южнѣе Армавира.

Кромѣ этихъ грузовъ слѣдуетъ причислить къ транзиту проектируемой линіи еще нѣкоторую часть грузовъ, идущихъ направляющихся со ст. Влж. ж. д., лежащихъ южнѣе Армавира, изъ Новороссійскъ; съ устройствомъ порта въ Сухумъ, часть этихъ грузовъ, несомнѣнно, перейдетъ, въ виду крайней перегруженности Новороссійской линіи и Новороссійскаго порта, въ Сухумъ, тѣмъ болѣе, что къ этому переходу ведетъ и нѣкоторое сокращеніе разстояній:

Армавиръ—Новороссійскъ	318 в.
Армавиръ—Сухумъ	290 в. (короче на 28 в.)

Какъ ни важны указанія транзитныя преимущества проектируемой линіи, но еще болѣе важнымъ представляется значеніе ея, какъ дороги піонерной. Склоны Кавказскихъ горъ хранятъ неисчислимныя богатства, которая становится доступными и поступаютъ въ эксплуатацію по проведеніи близъ желѣзной дороги. Изъ этихъ богатствъ линія Сухумъ—Армавиръ внесетъ въ хозяйственный оборотъ десятки милліоновъ пудовъ грузовъ лѣсныхъ и каменнаго угля, не говоря о другихъ, разработка которыхъ въ районѣ дороги есть дѣло будущаго. Залежи каменнаго угля обнаружены въ нѣсколькихъ мѣстахъ въ районѣ дороги, при чемъ какъ качество угля, такъ и условія залеганія чрезвычайно благоприятны для разработки. Относительно же лѣсныхъ пространствъ лѣсовъ, находящихся въ предѣлахъ тяготѣнія дороги, слѣдуетъ сказать, что сооруженіе дороги не только дастъ возможность ихъ эксплуатировать, но и спасаетъ ихъ отъ гибели, грозящей имъ въ настоящее время. По отзыву специалиста, изучающаго состояніе лѣсовъ въ этомъ районѣ: „каменные лѣса Баталпашинскаго, Зеленчукскаго и Кодорскаго лѣсничества въ теченіе десятилѣтій или совсѣмъ не эксплуатировались, или вырубались случайно, безсистемно, безхозяйственно; началъ получаться значительный процентъ неполезнаго перестоя; вѣтроломъ и, брошенныя лѣсопромышленниками 20—30 аршинныя, верхушки деревьевъ мѣстами образовали цѣлыя кладыща на вѣки уснувшихъ лѣсныхъ великановъ, укрытыхъ вѣчно зеленой мшистой щелой; лѣса рѣдкой мощности стали ослабѣвать и мѣстами вѣстоменно, медленно вымирать...“ Безхозяйственное, хищническое пользованіе лѣсомъ въ теченіе многихъ десятилѣтій привело его въ крайне запущенное состояніе, требующее особенно внимательнаго и бережнаго хозяйствованія для возвращенія этому нѣкогда богатому лѣсу его былой производительной силы; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ „требуется особая мѣра, чтобы не погнѣли въ данномъ мѣстѣ окончательно цѣлыя породы деревьевъ“; въ другихъ мѣстахъ „чтобы очистить лѣсъ отъ перестоявшихъ деревьевъ и привести лѣсонасажденіе къ нормальному возрастному составу, необходимо назначить

лѣсовку, превышающую нормальную въ 10 разъ". Ясно само собою, что всѣ эти и другія мѣры къ сохраненію отъ гибели лѣсовъ могутъ быть осуществлены не ранѣе, какъ по проведеніи въ данномъ районѣ желѣзной дороги. Вотъ еще одна доведъ и весьма серьезный въ пользу сооруженія цѣлаго ряда перевальныхъ дорогъ.

Грузооборотъ линіи Старое Жилище—Сухумъ.

Районъ по которому проходить линія Старое Жилище—Сухумъ, представляется собою слабо заселенный, въ нѣкоторыхъ частяхъ совершенно пустынный, но чрезвычайно богатый разнообразными естественными дарами край. Въ сѣверной своей части линія на протяженіи 50 вер. проходить долиною рѣки Кизыча, перваго притока рѣки изъ Зеленчукъ и среди вѣкопѣчныхъ лѣсовъ поднимается къ Главному Кавказскому Хребту; прорываясь съ сѣвера на югъ Зеленчукскую дачу Баталпашинскаго лѣсничества, линія имѣетъ въ предѣлахъ своего таежнаго лѣснаго дачи: къ востоку—Марухскую, Ахсютскую и Тебердинскую и къ западу—Кефарскую, Урупскую, Большелѣбискую и Малолѣбискую. Здѣсь заключаются необъятные запасы строевого и подлѣсного лѣсного матеріала, а въ горахъ скрываются неисчислимыя богатства полезныхъ ископаемыхъ, не только не эксплуатируемыхъ, но въ огромномъ большинствѣ даже и не развѣданныхъ. Тотъ же характеръ имѣетъ линія, переходя Главная Хребетъ и слѣдуя далѣе на протяженіи 50 верстъ долиною р. Псы въ востокъ на западъ и верховьяхъ р. Гумисты съ сѣвера на югъ. До сихъ поръ районъ линіи почти совершенно безлюденъ: лишь въ среднемъ теченіи р. Гумисты, гдѣ долина ея значительно расширяется, начинаютъ встрѣчаться поселенія, которыя все учащаются и увеличиваются по мѣрѣ приближенія къ Сухуму и морю. Въ этой послѣдней части районъ линіи представляется выдающимися преимуществами для нѣкоторыхъ спеціальныхъ земледѣльческихъ культуръ, особенно для табаководства.

Совсѣмъ естественнымъ условіемъ района производительность его и вѣрнѣйшій грузооборотъ линіи представляются въ слѣдующемъ видѣ:

По отправленію.

Кукуруза. Изъ приведенной выше общей характеристики района линіи Старое Жилище—Сухумъ ясно, что сельскохозяйственная культура возможна только въ южной его части, въ прибрежной полосѣ Сухумскаго округа. По удобнѣмъ культурнымъ землямъ Сухумскій округъ распределяется такъ:

Подъ пашней находится	188 996 дес.
Подъ лѣсомъ	187 617 дес.
Подъ лугами	572 дес.
Подъ виноградниками	8 154 дес.
Подъ табачными плантаціями	6 577 дес.
Прочихъ угодій	211 205 дес.

ВСЕГО 603 121 дес.

Изъ хлѣбовъ сѣется почти исключительно одна кукуруза: изъ 188 996 засѣянныхъ десятинъ 186 367 дес., т. е. 98,6%, было засѣяно кукурузой. Общій сборъ кукурузы въ 1912 г. далъ 8 433 300 п., изъ коихъ около 1 500 000 п. использовано было на мѣстѣ, а около 7 милл. вывезено, въ томъ числѣ 5 милл. п. малыми каботажными по портамъ Чернаго моря, 1½ милл. за границу на иностранныхъ судахъ и 500 т. п. грузомъ черезъ перевалы въ разныя мѣстности Кавказа и Закавказья. Изъ этихъ трехъ группъ перевозокъ заграничный экспортъ сохранится и въ будущемъ: малый же каботажъ съ постройкой Черноморской ж. д. и линіи Сухумъ—Армавиръ въ большей своей части перейдетъ на рельсовомъ пути и главнымъ образомъ на линію Сухумъ—Армавиръ, соединяющую Черноморское побережье ближайшимъ путемъ съ центральной и Восточной Россіей, главной потребительницей Сухумской кукурузы: можно предположить безъ риска ошибиться, что половина каботажныхъ грузовъ перейдетъ на линію Сухумъ—Армавиръ, а другая половина распределится между побережьемъ и Черноморской ж. д., при чемъ къ послѣдней отойдетъ и большая часть грузныхъ грузовъ. Эта цифра 2½ милліона п. кукурузы, можетъ быть принята какъ минимальная и вполне обезпеченная для первыхъ же лѣтъ эксплуатаціи линіи Сухумъ—Армавиръ, такъ какъ только затруднительный вывозъ изъ Сухумскаго округа кукурузы держитъ ее сборъ на такомъ сравнительно низкомъ уровнѣ около 8½ милл. пудовъ; при огромной же запасѣ земли подъ кукурузу (до 200 000 дес.) и при среднемъ урожаѣ въ 100 п. съ десятины, обычномъ даже при примитивныхъ способахъ обработки земли, сборъ легко можетъ быть доведенъ до 20 милл. пуд., соответственно съ чѣмъ долженъ увеличиться и вывозъ.

Изъ предложенныхъ 2½ милл. п. вывезенной кукурузы 2 милл. п. направятся черезъ Армавиръ—Ростовъ въ центральную Россію, а 500 п. по линіи Армавиръ—Торговая пойдетъ на востокъ Россіи и въ Сибирь.

Другіе хлѣба воздѣлываются въ Сухумскомъ округѣ въ самыхъ ничтожныхъ размѣрахъ и ничего не даютъ для вывоза.

Табакъ занимаетъ исключительное мѣсто среди специальныхъ сельскохозяйственныхъ культуръ въ Сухумскомъ округѣ; по естественнымъ условіямъ здѣсь вызрѣваютъ лучшіе сорта турецкихъ табаковъ (какъ Самари и Трапезунд.) и этой культурѣ обезпечено блестящее будущее. Самые крупныя табачныя фирмы Россіи закладываютъ въ округѣ табачныя плантаціи, число и размѣры которыхъ съ каждымъ годомъ возрастаютъ, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Годы	Число плантацій.	Общая площ.	Сборъ въ пудахъ	Средн. сборъ съ десят.
1907	4587	4368	240.000	55
1908	4520	4679	311.045	68
1909	5386	6577	439.285	67
1910	6750	8457	544.240	59

Такимъ образомъ сборъ табака въ округѣ за 4 года возросъ болѣе, чѣмъ вдвое. Нѣтъ сомнѣній, что и въ будущемъ эта культура будетъ развиваться и расширяться, особенно если постройка желѣзныхъ дорогъ откроетъ возможность удобнаго депоного вывоза продукта. Въ 1910 г. вывезено моремъ 312 т. п. Сухумскаго табаку и сухихъ путей (въ Закавказье) 23 т. п. Съ постройкой Черноморской и Сухумъ—Армавирской ж. д. за морскимъ транспортомъ останется только вывозъ Сухумскаго табаку за границу, который, хотя и возрастетъ, съ года на годъ, но не превосходить 10—15% общаго вывоза. Полагая, что вывозъ сухумскаго табаку въ ближайшее десятилѣтіе составитъ не менѣе 1 милл. п., можемъ принять, что не болѣе 250 т. п. будетъ вывезено моремъ за границу и Черноморской ж. д. въ различные пункты Закавказья и побережья, а остальные 750 т. п. направятся по Сухумъ—Армавирской линіи въ столицы и Ростовъ и Харьковъ, гдѣ находится главнымъ табачная фирмы Россіи.

Фрукты должны занять самое важное мѣсто среди вывозимыхъ продуктовъ Сухумскаго округа. Уже и въ настоящее время фрукты, выносящіе перевозку (напр. перенки) вывозятся въ значительномъ числѣ, несомнѣнно, въ будущемъ, съ постройкой желѣзныхъ дорогъ и ускореніемъ транспорта, увеличится разнообразіе и количество вывозимыхъ фруктовъ. Въ настоящее время ежегодно вывозится изъ Сухума около 170 т. п. фруктовъ моремъ, преимущественно въ Одессу. Въ запискѣ о сооруженіи Черноморской ж. д. вывозъ фруктовъ предполагать въ 700 т. п., и эту цифру нужно признавать скорѣе преуменьшенной, чѣмъ преувеличенной; изъ этого количества не менѣе 500. т. п. должно направиться черезъ Армавиръ въ столицы и центральные города Россіи.

Виноградъ и винодѣліе не имѣютъ шансовъ на будущее широкое развитіе, такъ какъ благодаря избытку влаги (по количеству атмосферныхъ осадковъ Сухумскій округъ стоитъ на одномъ уровнѣ съ Восточнымъ Китаемъ и Японіей, наиболѣе влажными странами въ мірѣ) виноградъ здѣсь отличается беднотой. Во всякомъ случаѣ уже и теперь виноградниками занято въ округѣ свыше 8.000 дес., дающихъ сборъ около 600 т. п. вина. Предполагая, что постройка желѣзныхъ дорогъ не вызоветъ расширенія этой культуры, слѣдуетъ ожидать, что половина произвимаго вина будетъ вывезена въ Россію, что дастъ 300 т. п. груза.

Всѣ, перечисленныя выше, группы грузовъ будутъ имѣть пробѣгъ по всему протяженію линіи Сухумъ—Армавиръ, такъ какъ они производятся въ прибрежной полосѣ Сухумскаго округа и главнымъ мѣстомъ ихъ погрузки будетъ ст. Сухумъ. Перечисленные ниже, грузы производятся на Сѣверномъ и Южномъ склонахъ Главнаго Хребта и будутъ имѣть пробѣгъ лишь по отдѣльнымъ участкамъ проектируемой линіи, отчасти въ сѣверномъ направленіи, на Армавиръ, отчасти въ южномъ, на Сухумъ.

Лѣсные грузы. Обширныя лѣсныя пространства расположены и на сѣверномъ, и на южномъ склонахъ Главнаго Хребта. Что касается сѣвернаго склона, то могущіе поступить отсюда лѣсные грузы приняты во вниманіе при подсчетѣ грузооборота линіи Старое Жилище—Армавиръ и въ случаѣ продленія линіи на югъ до Сухума лишь увеличатся незначительно, верстъ на 10, пробѣгъ этихъ грузовъ по желѣзной дорогѣ, количество же ихъ существенно измѣниться не можетъ. Что же касается лѣсовъ южнаго склона, то они дадутъ новый грузъ проектируемой линіи, направляющійся въ главнѣйшей своей части къ югу, въ Сухумъ. Въ настоящее время черезъ Сухумскій портъ отправляется до 100 т. п. лѣсныхъ матеріаловъ, въ томъ числѣ около 60 т. п. драгоценнаго дерева за границу; нѣтъ сомнѣнія, что эта цифра значительно возрастаетъ послѣ постройки желѣзныхъ дорогъ Черноморской и Сухумъ—Армавирской. Министертво Торговли и Промышленности исчисляетъ количество лѣсныхъ грузовъ, имѣющихъ поступить въ Сухумскій портъ въ случаѣ его устройства, на 1 милл. п.; не меньшее количество должно поступить въ предѣлахъ Сухумскаго округа и на Черноморскую ж. д. Изъ этихъ 2 милл. лѣсныхъ грузовъ половина, т. е. 1 милл. п. будетъ подвезена къ порту и станицѣ Сухумъ по проектируемой линіи, съ среднимъ пробѣгомъ по ней въ 50 вер.

Горнозаводскіе грузы, имѣющіе поступить на проектируемую линію, могутъ быть исчислены лишь гадательно, такъ какъ, за отсутствіемъ надлежащихъ развѣдокъ, не только количество ихъ, но даже и родъ не могутъ быть—установлены съ какой—либо точностью. Не подлежитъ сомнѣнію, что первое мѣсто среди этихъ грузовъ займетъ каменный уголь, залежи котораго обнаружены въ районѣ Старого-Жилища; экономическая записка линіи Невинномысская—Сухумъ исчисляетъ вывозъ каменнаго угля изъ района въ 3 милл.

п.; половина этого количества пройдет по линии Старое Жилище—Сухумь съ пробѣгомъ 110 в. Что касается остальныхъ ископаемыхъ, то въ виду полной гадательности ихъ разработки, они въ расчетъ не принимаются.

По прибытію.

Грузы прибытія составляютъ предметы потребленія, находящіеся въ непосредственномъ соотношеніи съ численностью населенія. Населеніе Сухумскаго округа въ 1913 г. составляло 135 т. человекъ, которые распределялись по отдѣльнымъ населеннымъ мѣстамъ такъ:

г. Сухумь	24.000 ч.
м. Гудауты	6.000 ч.
м. Очамчыры	6.000 ч.
Остальныя селенія	99.000 ч.
ВСЕГО	135.000 ч.

Приростъ населенія въ городахъ и мѣстечкахъ составлялъ за послѣдніе годы 6,9%, въ остальныхъ селеніяхъ — 2,1%. Несомнѣнно, что одно предположеніе о постройкѣ въ округѣ желѣзныхъ дорогъ вызоветъ сильное паденіе процента прироста, но, даже принимая указанный выше процентъ, въ 1923 году получаемъ населеніе:

г. Сухумь	40.560 ч.
м. Гудауты	10.140 ч.
м. Очамчыры	10.140 ч.
Остальныя селенія	119.790 ч.
ВСЕГО	180.630 ч.

Несомнѣнно, что всѣ продукты потребленія, кромѣ лѣса и строительнаго камня, имѣющихся въ избыткѣ на мѣстѣ, населеніе округа будетъ получать при посредствѣ Сухумь—Армавирской дороги, такъ какъ ближайшимъ крупнымъ торгово-промышленнымъ центромъ для всего округа является Армавиръ и Ростовъ. Потребительная норма для различныхъ мѣстностей Россіи установлена въ 18—24 п. на человѣка въ годъ, но считая хлѣба (10 п. на человѣка) эту норму слѣдуетъ принять для округа въ высшемъ размѣрѣ, въ виду зажиточности населенія и постоянного усиленнаго строительства, вычитая изъ общей суммы цифры нормъ (24 п.) 6 пуд. на счетъ строительнаго камня и лѣса, получаемъ, что привезено должно быть различныхъ продуктовъ 180.000 ч. х 18 п. = 3.240.000 п., въ каковой суммѣ и можетъ выразиться ожидаемый привозъ товаровъ.

По транзиту.

Транзитъ подсчитанъ въ предположеніи существованія Перевальной дороги между Владикавказомъ и Тифлисомъ и безъ нея. До постройки Перевальной дороги грузопропускная линія проходила около станціи Черноморскъ (Мурганъ.) на разстояніи 108 верстъ отъ Баладжаръ; послѣ постройки Перевальной дороги грузопропускная линія отодвигается далеко къ Западу, и пройдетъ въ 424 вер. отъ Баладжаръ и въ 40 в. къ Западу отъ Тифлиса около ст. Каспи. Въ обоихъ случаяхъ грузооборотъ подсчитанъ по даннымъ о перевозкахъ въ 1913 г., такъ какъ этотъ годъ—послѣдній годъ правильнаго и нормальнаго движенія по русской рельсовой сѣти, вполнѣдствіе надолго нарушеннаго событіями мировой войны и революціи. Предполагая, что постройка линіи Сухумь—Армавиръ закончится къ 1923 г., а постройка Перевальной дороги, въ виду грандіозности предстоящихъ работъ, не ранѣе 1928 года, къ итогу транзита, полученному по перевозкамъ 1913 года, прибавимъ естественный его приростъ за 10 лѣтъ въ размѣрѣ 30% и за 15 лѣтъ въ размѣрѣ 100%. Въ объясненіе послѣдней цифры, которая можетъ показаться преувеличенной, слѣдуетъ указать, что въ нее входитъ кромѣ естественнаго прироста транзита, который слѣдуетъ принять не менѣе, какъ въ 50% еще и приростъ, получающійся, во первыхъ отъ ослабленія той поляризаціи Закавказскихъ ж. д., о которой подробно говорится выше и которая 5-ти лѣтней работой линіи Сухумь—Армавиръ, конечно, будетъ въ значительной степени ослаблена на Восточной оконечности линіи, и во вторыхъ, переходомъ многихъ грузовъ съ морского и смѣшаннаго транспорта на желѣзнодорожный.

Кромѣ грузовъ, которые прослѣдуютъ по линіи Сухумь—Армавиръ, идя по своему назначенію кратчайшимъ путемъ, къ транзиту линіи должны бы быть причислены еще слѣдующіе перевозки:

Въ 1913 г. со станціи, расположенныхъ къ юго-востоку отъ Армавира, отправлено на ст. Новороссійскъ свыше 20 мил. п. экспортнаго хлѣба и свыше 22 мил. п. нефти. Съ постройкой линіи Сухумь—Армавиръ и оборудованіемъ порта въ Сухумѣ часть этого хлѣба и нефти направятся въ Сухумь, чему будетъ способствовать крайняя перегруженность Новороссійской линіи и порта и изъкоторое сокращеніе разстояній (Армавиръ—Новороссійскъ—318 вер., Армавиръ—Сухумь—290 в.) Принимая тотъ же другой грузъ для Сухумскаго направленія въ 1/4 части перевозки 1913 г., получимъ для линіи 5 мил. п. хлѣба и 5 1/2 мил. в. нефти. Сюда же слѣдуетъ отнести марганцевую руду изъ Чхатуръ, потребляемую доменны-

ми заводами, расположенными по Екатерининской и Южным ж. дорогам. Авторами исследования „Районъ желѣзной дороги Невинномысская—Сухумъ“, по даннымъ 1911 г., подсчитали вывозъ Чіатурской марганцевой руды на заводы, расположенные при станціи Сартана, Юзюка, Петроульскіи и Горининово Екатеринбургской ж. д. и при ст. Константиновка Южныхъ ж. д. въ количествѣ 2.600.000 п. и по этому включили въ транзитъ линіи Сухумъ—Невинномысская 6 мил. пудовъ этого груза. Мы же по даннымъ 1913 г. нашли въ прибытіи на ст. Екатеринбургской ж. д. моремъ съ Кавказа 405.129 пудовъ марганцевой руды и на ст. Южныхъ дорогъ—174.880 п., въ томъ числѣ 1000 п. по желѣзнымъ дорогамъ и остальное моремъ (черезъ Мариуполь.) Такимъ образомъ привозъ Чіатурской марганцевой руды за два года уменьшился почти въ пять разъ, упавъ съ 2.600 т. и до 580 т. п. Но нѣтъ сомнѣній, что съ установленіемъ удобнаго и дешеваго рельсового сообщенія этотъ привозъ снова поднимется; однако, мы считаемъ болѣе осторожнымъ уменьшить вдвое, принятую составителями записки о линіи Сухумъ—Невинномысская, цифру, вносимъ въ транзитъ линіи Сухумъ—Армавиръ этотъ грузъ въ количествѣ 3 мил. пуд.

Наконецъ, къ этому транзиту слѣдуетъ прибавить 5 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ изъ поволжскихъ губерній, т. е. половину тѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, которые, согласно принятому въ послѣдніе годы подсчету, должны поступать изъ Поволжья на Черноморское побережье Южнаго Новороссійска.

Что касается помѣщенной ниже таблицы транзитныхъ перевозокъ по линіи Армавиръ—Сухумъ, то для составленія этой таблицы произведенъ подсчетъ по отправленію на Закавказскія дороги съ дорогъ Владикавказской, Екатерининской и Южныхъ по даннымъ 1913 г.; статистическихъ сборниковъ перевозокъ по Юго—Восточнымъ и Закавказскимъ дорогамъ, къ сожалѣнію, не смотря на всѣ усилія, достать не удалось, и въ таблицу включены цифры по отправленію грузовъ съ Юго—Восточныхъ дорогъ на Закавказскія и съ Закавказскихъ на Владикавказскую, Екатерининскую и Юго—Восточныя, заимствованныя изъ изданія „Районъ желѣзныхъ дорогъ Невинномысская—Сухумъ“ подъ редакціей Л. К. Чермака, при чемъ цифры эти относятся къ 1911 г. и подсчитаны въ предположеніи существованія перевальной дороги; цифра перевозокъ съ Закавказскихъ ж. д. на Южныя взята для таблицы предположительной. Высчитанный при такихъ условіяхъ и увеличенный на 100% (приростъ за 15 лѣтъ), транзитъ даетъ въ окончательномъ итогѣ 25.100.311 пуд., и эта цифра должна быть признана весьма умѣренной и по всей вѣроятности значительно уступающей цифрѣ дѣйствительныхъ будущихъ транзитныхъ перевозокъ по линіи Армавиръ—Сухумъ. Подсчетъ транзитныхъ перевозокъ по линіи Невинномысская—Сухумъ въ означенномъ выше изслѣдованіи далъ для 1920 г. общую цифру 29.800.000 пуд.

Транзитныхъ перевозокъ по линіи Армавиръ—Сухумъ по даннымъ 1913 и 1911 г.г.

[illegible]

Сводная таблица № 2.

Грузооборота и валовой доходности линии Сухумь—Старое Жилище.

Отправление	Количество груза (въ пудахъ)	Пробѣгъ	Количество пудовъ (въ тыс.)	Тарифъ	Выручка за провозъ	Дополнительные сборы	Общая выручка
Кукуруза	2.500.000		725.000			15.000	
Табакъ	750.000		217.500			3.000	
Фрукты	500.000	290	145.000			3.000	
Вино	300.000		87.000			1.500	
Лѣсъ (черезъ Сухумь пор.) .	1.000.000	50	50.000			2.000	
Кам. уголь (на Сухумь) . .	1.500.000	120	180.500			3.000	
ИТОГО	6.550.000		1.404.500	1/30	468.166	27.500	495.666 р.
Прибытіе.							
Хлѣбъ грузы	1.800.000		522.000			10.800	
Проч. грузы	3.240.000	290	939.600			16.200	
ИТОГО	5.040.000		1.461.600	1/24	609.000	27.000	636.000 р.
Транзитъ.							
1. Съ Вак. ж. д.	1.012.288						
„ Екст. ж. д.	477.922						
„ Нижн. ж. д.	501.754						
„ Юг.-В. ж. д.	1.314.560						
„ друг. дор.	330.652						
2. На Вак. ж. д.	1.250.265						
„ Екст. ж. д.	512.622						
„ Нижн. ж. д.	500.000						
„ Юг.-В. ж. д.	425.878						
„ друг. ж. д.	268.830						
3. Съ Вак. хлѣб. на Сухумь .	5.000.000						
4. „ Вак. нефть на Сухумь .	5.500.000						
5. Марг. руда съ Зап. ж. д. .	3.000.000						
6. Возм. хлѣб. на Сухумь .	5.000.000						
ИТОГО	25.100.311	290	7.279.090	1/40	1.819.775		1.819.775 р.
Всего на тов. движ.	36.690.311		10.145.190				2.948.441 р.
Пассаж. движ.	(по 2.500 р. съ 99 в. и 1.000 р. съ 191 в.)						488.500 р.
Перевоз. поч.	(по 102 р. съ 99 в.)						10.098 р.
Проч. доходовъ	(200 р. съ 99 в.)						19.800 р.
ВСЕГО дохода							3.416.839 р.

Финансовые результаты постройки и эксплуатации линии Старое Жилище—Сухумь.

Для того, чтобы определять финансовые результаты постройки и эксплуатации линии Старое Жилище—Сухумь, применим тот же прием, каким мы пользовались при решении того же вопроса для линии Армавир—Двойная, т. е. в соответствии с нормальными тарифами введением в расчеты и нормальные цены и ставки. Так как на эксплуатацию линии Старое Жилище—Сухумь оказывает самое существенное влияние постройка перевальной дороги, то решим эту задачу при двух предположениях: до постройки перевальной дороги и после ее постройки.

1) До постройки перевальной дороги по линии Старое Жилище—Сухумь пройдет значительное количество транзитных грузов, которые с постройкой перевальной дороги пройдут по последней. Точное количество этих грузов мы установить не можем; приблизительно же подсчитать его можно следующим образом: дороги Владикавказская, Екатеринославская и Южная, по данным 1913 г., должны направить по линии Сухумь—Старое Жилище до постройки Перевальной дороги 8.545.000 пуд. груза, а после ее постройки 996.000 п., в обоих случаях без прироста; предполагая, что то же отношение между количествами транзитных грузов существует и для других дорог, и принимая во внимание, что в таблицу № 1 установлено общее количество транзитных грузов после постройки перевальной дороги в сумм 2.930.000 п. (без прироста), получаем количество транзитных грузов до постройки перевальной дороги из пропорций $x : 2.930.000 = 8.545.000 : 996.000$, откуда

$$x = 26.141.000 \text{ п., а с приростом } 30\% = 33.982.000 \text{ п.}$$

Это количество грузов дает: при пробеге 290 п., 9.855.070.000 пудоверств, а вместе с другими транзитными грузами перечисленными в таблицу № 2 в п. п. 3—6 всего 15.220.070.000 пудоверств, что дает выручку, при тарифе в 1/40 с пудоверств, в сумм 3.805.018 р., прилагая к этой выручке остальные итоги выручки, указанные в таблицу № 2 и остающиеся неизменными, получаем валовую выручку в сумм 5.892.082 рубля.

Расход по эксплуатации составляет из трех сумм: а) расход, зависящий от движения при нагрузке поезда в 18.000 п. и стоимости 1 пудоверств 1 рубль, составит 1.021.138 руб., б) расход, независимый от движения 4000 руб. с версты, составит 400.000 руб.; в) купонные налоги—105.768 руб., всего 1.562.906 руб., что составляет 28,9% валового дохода.

Столь низкий коэффициент эксплуатации объясняется тем, что доход по транзитным перевозкам, а отчасти и пассажирскому движению подсчитан для всей линии Армавир—Сухумь, протяжением 290 п., а независимый, от движения расход взят лишь для участка Сухумь—Старое Жилище, протяжением 100 вер.

Чистая выручка по эксплуатации составит 5.892.082—1.562.906=3.865.174 рубля.

2) Наловый доход по эксплуатации линии Старое Жилище—Сухумь после постройки перевальной дороги указан в таблице № 2 и составляет 3.416.839. Расход по эксплуатации составит: зависящий от движения—745.103 р., независимый от движения—400.000 руб., купонный налог 105.768 р., всего 1.250.871 р. Коэффициент эксплуатации—36,5%. Чистая выручка по эксплуатации составит 3.416.839—1.250.871 р.=2.165.968 р.

В обоих случаях чистой выручкой, получаемой от эксплуатации линии, покрывается обязательный ежегодный платеж по облигационному займу, а остаток поступает в распоряжение акционеров и составляет чистый доход предприятия.

Предполагая строительную стоимость линии в 400.000 руб. за 1 версту, получаем строительный капитал в 40.000.000 р. действительных. При условии пятилетнего срока постройки, реализации по 85% и отношении акционерного капитала к облигационному, как 1:9, этот действительный капитал составит 0.765 номинального капитала, необходимого для осуществления предприятия и составляющего $\frac{40.000.000}{0.765} = 52.230.000$ р., из коих 5.223.000 р. представит собой акционерный капитал, а остальная сумма 47.007.000 р. облигационный капитал. Ежегодный обязательный платеж процентов и погашение по облигационному капиталу составит 2.156.874 р., а купонный налог—105.768 руб.

Вычитая вычисленную выше сумму обязательного платежа из чистой выручки, по эксплуатации линии в обоих, предположенных нами, случаях, находим: до постройки перевальной дороги линии Старое Жилище—Сухумь будет давать ежегодно 1.708.202 дохода, что составляет 32,7% на акционерный капитал; после постройки перевальной дороги чистый доход предприятия составит всего 9.094 руб., т. е. 0,17% на акционерный капитал.

Такой результат эксплуатации нельзя не признать весьма благоприятным для проектируемой линии. Для того, чтобы убедиться в этом, следует иметь в виду существенную разницу в значениях предварительных расчетов для равнинных и для горных железных дорог. Расчет будущей работы равнинной дороги, если он произведен правильно, без преувеличений и преуменьшений, надолго определяет длительность дороги, так как все грузы, на которые может рассчитывать равнинная дорога в будущем, подлежат более или менее точному учету в настоящем и, оказавшись по предварительным расчетам безлоходной, равнинная дорога может в будущем дать доход только при условии грубой ошибки в раз-

счетах. Напротив, главные грузы горной дороги находятся в будущем; в настоящем можно только гадательно говорить о них; поэтому же учету они не поддаются, а потому и не принимаются во внимание при предварительных расчетах; что же касается наличных местных грузов, допускающих точный подсчет, то из виду малой населенности, а иногда и совершенной пустынности горных районов, они малочисленны и не могут покрыть колоссальных расходов по постройке и эксплуатации горных железных дорог. Из виду этого убыточность, по предварительным подсчетам, проектируемых горных дорог составляет общее явление и лишает условный смысл, безубыточность же такой дороги по предварительному подсчету, представляющая редкое и весьма благоприятное для дороги исключение и ясно свидетельствует о важности и жизнеспособности проекта.

Обращаясь от этих общих соображений к проектируемой линии, мы видим, что она в течение некоторого времени, до окончания постройки перевальной дороги, будет обеспечена весьма значительным доходом, который даст возможность широко и целесообразно поставить ее эксплуатацию в соответствии с местными условиями и потребностями. Когда же постройка перевальной дороги будет закончена, чего можно ожидать, если обе дороги будут начаты постройкой одновременно, не ранее как через пять лет после окончания постройки линии на Сухум, то последние получат новые грузы от эксплуатации тех неизвестных теперь по неисчислимости, богатству, каки заключены на поверхности и в недрах тех диких и недоступных человеку пустырей, которые должна будет признать за жизнь и приобщить к культуре новая железная дорога. Каковы будут эти богатства и в каком количестве они поступят на дорогу, никакое человеческое предвидение в настоящее время предсказать не может; но не может быть никакого сомнения, что они будут велики и разнообразны и что они обогатят не только железную дорогу доставлением ей новых грузов, но также весь край и государство, введением в промышленный оборот новых культурных ценностей.

Грузооборот линии Армавир—Двойная (Торговая).

Линия Сухум—Армавир, при дальнейшем продолжении на северо-восток встрѣчается на своем пути и пересекает под острым углом несколько железнодорожных линий, направляющихся с востока, из района нижнего и среднего Поволжья на юго-запад, к Черноморскому побережью, и имѣет своей задачей, принимая с этих линий грузы, адресованные в южную часть побережья и западную часть Закавказья, направлять эти грузы по ближайшему пути на Сухум. Первою из этих линий встрѣчается на пути главная линия Армавир—Туапсинской ж. д., за ней слѣдуют линии Царицын—Новороссийск и Царицын—Лихан, наконец ибѣется из виду и проектируемая линия Саратов—Таганрог.

Остановившись на вопросѣ о мѣстѣ примыканія продолженія линии Сухум—Армавир к линии Царицын—Новороссийск, слѣдует разсмотрѣть преимущества примыканія къ ст. Торговой и къ одной из станцій, лежащих къ востоку от Торговой. Преимущества примыканія къ Торговой заключаются в томъ, что Торговая является узловой станціей и важнѣйшимъ пунктомъ по отправки грузовъ, ежегодно отправляющаго больше 6 мил. пудовъ хлѣба; неудобства же примыканія заключаются в технической трудности подхода линии къ ст. Торговой: отъ с. Медвѣжьиго лѣснаго долиною р. Кюрюма идти на северо-востокъ, пересѣкаетъ меридіан Торговой и поднимается выше ея параллели, послѣ чего поворачиваетъ на западъ и югъ и спускается къ Торговой; из виду этого получается значительное удлинненіе линии: при разстояніи между Торговой и Армавиромъ черезъ Тихорецкую въ 259 в. линия Армавир—Торговая даетъ разстояніе 220 в., короче на 39 в.; такое сокращеніе разстоянія не только обеспечиваетъ направленіе по проектируемой линіи транзитныхъ грузовъ изъ Царицына и за Армавиръ. Примыканіе же къ ст. Двойная, удлинняя линію всего на 35 в., сокращаетъ транзитное разстояніе между Двойной и Армавиромъ на 70 в., что в значительной степени обеспечиваетъ поступленіе на линію транзитныхъ грузовъ. Что касается количества транзитныхъ грузовъ, то и съ этой стороны примыканіе къ Двойной благоприятнѣе примыканія къ Торговой. Такъ какъ главная масса транзитныхъ грузовъ—лесные матеріалы идетъ со станціи Сарента—Царицынъ за Армавиръ и за Армавиръ, то примыканіе къ Торговой или Двойной не оказываетъ вліянія на это количество; въ случаѣ примыканія къ Двойной нѣсколько уменьшается количество грузовъ, слѣдующихъ со стороны Армавира на различныя станціи Царицынской линіи, такъ грузы на станціи Торговая—Великокняжеская направляются черезъ Тихорецкую; но эта потеря съ избыткомъ компенсируется привлеченіемъ на линію транзитныхъ грузовъ, адресованныхъ съ Царицынской линіи на ст. Кавказская—Усть-Лабинская, такъ какъ въ случаѣ примыканія къ Двойной разстояніе отъ Двойной до Кавказской (черезъ Расшеватку) составляетъ 243 в., а черезъ Тихорецкую 263 в., на 20 в. больше, разстояніе же отъ Двойной до Екатеринодога черезъ Расшеватку составляетъ 371 в., а черезъ Тихорецкую 329 в., на 42 в. больше, слѣдовательно, грузораздѣльная линія для грузовъ, слѣдующихъ по проектируемой линіи съ Царицынской линіи на линію Екатеринодога—Кавказская проходитъ въ 25 в. къ востоку отъ Екатеринодога, близъ ст. Вокоринская, при чемъ станція Усть-Лабинская—Кавказская всецѣло отходитъ (въ отношеніи Царицынскаго транзита) въ районъ тяготѣнія проектируемой линіи. Какъ видно изъ прилагаемыхъ таблицъ № 1 и 2, указанныя выше, потерн и прибрѣтеніе грузовъ въ точныхъ цифрахъ, по даннымъ о пе-

ревозках за 1913 г., могут быть выражены следующим образом: въ случаѣ примыканія къ Двойной — линия теряетъ 492.000 п. транзитныхъ грузовъ, что при пробѣгѣ въ 220 в. даетъ 108 мил. пудо-верст, и приобретаетъ 622.000 п. транзитныхъ грузовъ, что при пробѣгѣ въ 188 в. (отъ Двойной до Разневатки) даетъ 117 мил. пудо-верст. Такимъ образомъ примыканіе къ Двойной даетъ линіи лишннихъ 9 миллионнхъ пудо-верст отъ пробѣга транзитныхъ грузовъ. Но гораздо важнѣе, что это примыканіе, значительно сокращая транзитное разстояніе между Царицынымъ и Армавиремъ, дѣлаетъ болѣе обезпеченнымъ весь довольно значительный транзитъ линіи. Въ виду этихъ данныхъ примыканіе къ Двойной должно быть признано болѣе желательнымъ, чѣмъ примыканіе къ Торговой.

Такъ какъ районъ по которому проходитъ линія Армавирь—Двойная обслуживается и другими желѣзными дорогами, то для подсчета грузооборота проектируемой линіи по отправленію и прибытію, приѣмнѣе слѣдующій приѣмъ: подсчитано отправленіе и прибытіе грузовъ, по даннымъ 1913 г. станцій Малороссійская—Конноево главной линіи Вл. ж. д., Порошинская—Двойная Царицынской линіи и Гетмановскій — Палагіада Ставропольской линіи, всего на протяженіи 417 в.; при этомъ изъ подсчета исключены станціи Тихорецкая, Кавказская и Армавирь, которыя являются складочнымъ мѣстомъ для обширнаго района, а также исключены массовые грузы, составляющіе особенность нѣкоторыхъ станцій района (такъ какъ имѣрь, 300 т.п. камина со ст. Рязданная и Палагіада, 240 т. п. свирта со ст. Кубанская, 2 200 т. п. свекловича со ст. Отрада-Кубанская); за этия исключеніями подсчетъ далъ слѣдующіе результаты:

Отправление:

Хлѣбные грузы	45.306.572 п., на 1 в.—108.650 п.
Пр. грузы	1.918.573 п., на 1 в.— 4.600 п.
Всего	47.225.145 п., на 1 в.—113.250 п.

Прибытіе:

Хлѣбные грузы	2.321.133 п., на 1 в.— 5.600 п.
Пр. грузы	20.406.769 п., на 1 в.—49.000 п.
Всего	22.727.902 п., на 1 в.—54.600 п.

Всѣ эти грузы поступаютъ на станціи желѣзной дороги со всего района, расположеннаго вдоль линіи, распредѣляясь приблизительно поровну по обѣимъ сторонамъ линіи; слѣдуетъ думать, что на проектируемую линію поступятъ лишь грузы съ той стороны, по которой проходитъ эта линія; въ свою очередь и на этой сторонѣ грузы, съ части, лежащей къ востоку отъ проектируемой линіи, поступятъ на нее цѣликомъ; съ части же, лежащей къ западу и заключенной между проектируемой и существующими линіями, грузы раздѣлятся между этими линіями поровну; такимъ образомъ на проектируемую линію изъ подсчитаннаго выше количества грузовъ должно поступить около $\frac{2}{3}$ в. что составитъ на версту $\frac{2}{3}$ в. $(113\ 250 - 54\ 500) = 62\ 940$, а на всю линію $62\ 940 \times 255 = 16\ 049\ 700$ пудовъ.

Къ перечисленнымъ выше статьямъ грузооборота линіи Армавирь — Двойная слѣдуетъ еще прибавить транзитные грузы, указанные выше при описаніи грузооборота линіи Сухумъ—Старое Жиданце: 500 т.п. кукурузы, отправляемой изъ Сухума черезъ Армавирь на сѣверо-востокъ, и 5 мил. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, направляемыхъ изъ Поволжья черезъ Армавирь на южную часть Черноморскаго побережья.

Общіе итоги грузооборота линіи указаны въ ниже приводимыхъ таблицахъ.

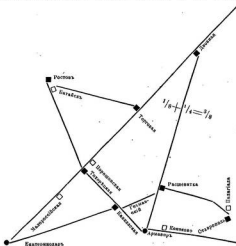


ТАБЛИЦА № 1.

Транзитъ линіи Армавирь—Двойная (по даннымъ 1913 года)

Г Р У З Ы	Отъ Двойной до		Отъ Армавира до	
	Армавира	Расшеватки	Двойной	Расшеватки
По отправленію Вак. и д.				24 750
1 6 Извѣсть	—	—	—	—
3. Пашаля	2234	402	1 928	2 028
13. Нероки	—	—	1 811	2 119
15. Вино	—	—	101 579	8 785
16. Водочн. наливн	906	—	1 290	22
17. Мавер. возм	—	—	75 929	347
26. Лѣсные материалы	11 144 787	8 071 287	46 991	13 048
29. Текпаша	215	—	1 819	166
81. Дрова	9 530	2 775	742	1 800
32. Чугунъ и желѣзо	8 052	6 181	64 548	634
33. Желѣзн. наливн	1 113	7 381	2 834	8 272
34. Скотъ	—	—	10 825	280
37. Землед. орудіа	—	4 774	22 119	20 081
41. Камни	—	24 050	2 587	858
48. Кожа	—	2 974	10 898	1 003
50а. Кость	—	1 187	30 892	—
57. Мануфактура	91	49	288	2 213
58. Растит. масла	183	13 914	150 587	4 822
59. Нефть и керосинъ	—	—	65 955	142 766
61б.	—	2 277	4 149	12 758
61а и д. краски, кислоты	—	154	—	1 743
67. Мочала	2 616	65	—	218
69. Мыло	—	—	—	2 286
71а. Печени	—	1 164	5 912	94
72а. Мѣшки	708	1 142	705	2 641
73б. Саженна	—	540	608	—
77. Овощи	12 296	1 791	211	26 746
93. Рыба солена	4 636	582	70 205	25 161
96. Салоночъ и яйца	—	—	17 212	196
101. Соль	100 015	52 000	—	—
104а. Стѣкло	823	—	—	—
105а. Бутылки	1 006	392	821	2 860
107. Табакъ	—	87	380	948
110 и 112а. Трѣсто и угля древесн	1 870	—	2 479	2 230
115. Фрукты	—	—	70 496	344
123а. Шерсть	5 054	9 629	10 290	—
129. Яйца	—	—	610	—
Хлебъ грум	13 679	334 464	570 379	1 664 876
ИТОГО	11 808 574	8 539 211	1 337 713	1 972 603

Г Р У З Ы	Отъ Двойной до		Отъ Армавира до	
	Армавира	Расшеватки	Двойной	Расшеватки
По прибытию на Вил. ж. д. съ чуж. дор.				
3. Асфальт	7.012	4.914	—	—
5. Накален	5 090	1.427	1.158	14.328
12. Бумага	110	1.029	—	—
13. Веревки	8.458	2.010	—	—
15. Вино	—	—	1.022	310
28. Лесъ	1.926 626	645 264	2 633	18.958
29. Книжки	4 238	231	977	64
31. Дрова	1.560	—	14 819	30.469
32. Чугунъ и желѣзо	180.434	49.338	—	—
33. Железные изделия	14 189	2.985	—	—
34. Скотъ	9.180	8 820	—	—
37. Землед. орудія	8.721	3.029	—	—
48. Кожа	2 722	8.788	—	—
56. Кора дерев.	7.446	—	—	—
57. Мануфактура	46 548	16.114	44	—
58. Масла растит.	14 587	2.488	606	9 687
59. Нефть и керосинъ	—	—	78	48.789
61 6.	7.658	2.448	32	577
67. Мочала	28 988	5 298	—	—
69а Картофельная мука	10.445	11.038	—	—
69 Мило	6 905	—	—	—
72а. Мѣшки	12.538	4 810	32	1.260
77. Овощи	1.864	785	—	1.452
82. Пенька	1.860	109	—	—
92б. Руда марганц.	—	—	14.800	—
93. Рыба соленая	118.618	70.657	1.196	1.264
95д. Патока картоф.	4 368	541	—	—
97а. Сеяки	766	20	—	—
98. Детоть и сканд.	28.084	3.852	—	—
101. Соль	6 170	7.080	—	—
102. Спиртъ	5.881	1 228	—	—
103. Спички	321	958	—	—
105. Стол. посуда	7 038	14 672	—	—
107. Табачн. изделия	2 824	84	—	—
112а. Уголь древесн.	2.151	—	—	38.520
115б. Орѣхи	175	60	781	3 098
Хлебные грузы	8 502	1.005	52.158	26 909
ИТОГО	2.481.577	861.002	90 331	190.630
По транзиту Вил. ж. д.				
На и съ Средне-Азиат. ж. д.	10.588	—	30 674	—
На и съ Закавказ. ж. д.	949 408	—	764 487	—
ИТОГО	959 991	—	795.161	—
ВСЕГО	14 745.142	4.400 213	2 228.205	2.163 285

ТАБЛИЦА № 2.

Транзитъ линіи Армавиръ—Торговая (по даннымъ 1913 года.)

Г Р У З Ы	Отъ Торговой до		Отъ Армавира до	
	Армавира	Расшеватки	Торговой	Расшеватки
По отправленію Влж. ж. д.				
16. Известь	—	—	15.900	
2. Бакален	2.234	402	4.433	
13. Веревки	—	—	3.380	
15. Вино	—	—	116.057	
16а. Водочн. издѣлія	966	—	1.299	
17. Минер. воды	—	—	81.752	
28. Лѣсные матеріалы	11.144.787	2.723.567	46.991	
29. Экипажи	215	—	4.899	
31. Дрова	9.530	880	742	
32. Чугунъ и желѣзо	3.052	2.074	64.548	
33. Желѣзн. издѣлія	1.113	466	2.834	
34. Скотъ	—	—	10.825	
37. Землед. орудія	—	3.602	22.567	
41. Жернова и камень	—	32.265	18.172	
48. Кожа	—	—	13.034	
50а. Кость	—	—	20.892	
57. Мануфактура	237	—	383	
58а. Масла растит.	183	—	161.827	
59. Нефт. продукты	—	—	165.605	
61б.	—	2.186	6.812	
67. Мочала	2.616	—	—	
71а. Овечья	—	463	5.902	
72а. Мѣшки	763	836	682	
73б. Сановна	—	—	693	
77а. Овощи	12.396	—	12.250	
93. Рыба соленая	4.836	495	94.874	
96. Свиноцъ и цинкъ	—	—	17.303	
101. Соль	101.015	41.000	—	
104а. Стекло	823	—	—	
105а. Бутылки	1.006	—	987	
107. Табакъ	—	—	495	
109а. Сѣно	1.441	—	—	
110. Тряпье	—	—	2.479	
112д. Уголь дрѣв.	1.370	—	—	
115. Фрукты	—	—	77.013	
123а. Шерсть	5.054	9.360	13.495	
129. Яйца	—	—	610	
Хлѣб. грузы	26.404	334.464	774.814	
ИТОГО	11.319.941	3.152.060	1.764.549	1.972.605

Г Р У З Ы	Отъ Торговой до		Отъ Армавира до	
	Армавира	Расшеватки	Торговой	Расшеватки
По прибытію на Влж. ж. дор. съ чужихъ дорогъ.				
3. Асфальтъ		4.914	—	
5. Бакалея		1.218	12.691	
12. Бумага		1.022	—	
13. Веревки		1.413	—	
15. Вино		—	1.703	
28. Лѣсъ		493.536	7.459	
29в. Экспажы		188	1.942	
31. Дрова		—	28.562	
32. Чугунъ, желѣзо		35.319	—	
33. Желѣзные издѣлія		1.650	—	
34. Скоть		3.820	—	
37. Землед. орудія		2.831	—	
48. Кожа		3.336	—	
57. Мануфактура		16.082	44	
58. Масла растит.		1.798	1.206	
59. Нефть		—	13.683	
61б.		1.367	32	
67. Мочала		3.389	—	
68а. Мука картофельная		9.180	—	
72а. Мѣшки		4.655	82	
82. Пенки		101	—	
92б. Руда марганц.		—	14.800	
93. Рыба соленая		15.849	1.903	
95д. Паточа картофельная		427	—	
98. Скипидаръ		2.429	—	
101. Соль		4.080	—	
102. Сажы		1.223	—	
103. Спички		219	—	
105. Стекл. посуда		14.672	—	
107. Табачн. издѣлія		84	—	
112д. Уголь дрѣв		—	1.428	
115б. Орѣхи		60	1.881	
Хлѣбные грузы		1.005	52.158	
ИТОГО	2.481.577	625.867	189.524	190.630
По транзиту Влж. ж. д.	959.991	—	795.161	
ВСЕГО	14.761.509	3.777.927	2.699.234	2.163.235

ТАБЛИЦА № 3.

Сводная таблица грузооборота и доходности линии Армавирь—Двойная.

	Количество грузовъ	Профитъ	Количество пудовъ (въ тыс.)	Тарифъ	Плата за провозъ	Дополнит. сборы	Общая выручка
А. Отправление.							
Хлѣбные грузы . . .	10 388 700	120 в.	1.246 644	¹ / ₃₀	415.550	62.400	495.253
Проч. грузы . . .	489.875		52.785	¹ / ₃₀	14.663	2.640	
Итого . . .	10.828.575		1.299.429		430.213	65.040	
Б. Прибытіе.							
Хлѣбные грузы . . .	535 500	120 в.	64.260	¹ / ₃₀	21.420	3.210	217.651
Дешевые материалы . . .	2 000 000		240.000	¹ / ₄₀	40 000	8.000	
Прочіе грузы . . .	2.685 625		322 275	¹ / ₂₅	128.911	16.110	
Итого . . .	5.221.125		626.535		190.331	27.320	
В. Транзитъ.							
1. Изъ Цариц. за Армав.							
Дешевые матер. . .	13 071.412	225 в.	3.463.924	¹ / ₆₀	577.320		
Прочіе грузы	713 739		182.003	¹ / ₃₀	60 668		
2. Изъ-за Арм. на Двойную							
Хлѣбные грузы	622.537	225 в.	158 747	¹ / ₃₀	52.919		
Прочіе грузы	805 007		205.277	¹ / ₂₄	85.532		
3. Изъ Царицына на Ставр. линію (или обратно)							
Дешевые материалы . . .	3 716 551	188 в.	698.712	¹ / ₅₅	127.040		
Хлѣбные грузы	335.469		63 068	¹ / ₃₀	21.028		
Прочіе грузы	348 193		65 460	¹ / ₂₄	27.275		
4. Изъ-за Арм. на Ставр. линію (или обратно)							
Хлѣбные грузы	1 691.785	67 в.	113.350	¹ / ₃₀	37.833		
Нефть	201 505		13.501	¹ / ₄₅	3.215		
Прочіе грузы	269 945		18.086	¹ / ₂₄	7.532		
5. Транзитъ Влк. ж. д. .	1.755.152	255 в.	447.564	¹ / ₃₀	89.513		
6. Сухумскій транзитъ:							
а. Поволжскій хлѣбъ на Сухумъ							
	5.000.000	255 в.	1.275 000	¹ / ₄₀	318.750		
б. Сухум. кукуруза на Поволжье							
	500 000	255 в.	127.500	¹ / ₄₅	28.333		
Итого по транз. . .	29.051.295		6.832 192		1.436.953		
Приростъ 25% по 1-5 транз. .	5 887.824		1.357.423		272 468		
Всего по транз. . .	34 939.119		8.189 615		1.709.421		1.709.421
Всего по тов. движ. .	50.988.819		10.115.579		2.329.965		2.422 325
Пассажирск. движ.		(1500 р.	съ 1 версты)				382.500
Почта		(102 р.	съ 1 версты)				26.010
Доходы, невяз. отъ движенія .		(200 р.	съ 1 версты)				51.000
Валовой доходъ линіи .							2.881.835

Финансовые результаты постройки и эксплуатации линии Армавирь—Двойная.

Приведенные выше данные о грузообороте и валовой доходности линии Армавирь—Двойная дают возможность составить точное представление об экономической выгодности этого предприятия. Так как валовая доходность подсчитана при условии нормальных тарифов, существовавших до 1916 г.; то в соответствии с этим и при дальнейшем расчете должны быть приняты цены и ставки, существовавшие до 1916 г. Поэтому строительную стоимость линии принимаем в той самой сумме, в какой принята Комиссией о новых железных дорогах, по журналу от 15 марта 1916 г., стоимость линии Армавирь—Кардонискан, именно 75000 руб. за версту; равным образом в расходах, принятых означенной Комиссией по тому же журналу, берем финансовые расходы (курс реализации 85, соотношение акций к облигациям, как 1:9) и расходы эксплуатационные (независимые от движения по 2600 руб. на версту, зависящие от движения по 1 руб. за посто-версту, при средней нагрузке поезда 18000 пудов). При этих условиях экономическая выгодность предприятия выразится в следующих цифрах:

Т а б л и ц а № 4.

Протяжение линии . . .	255 верст.	Коэффициент эксплуатации . . .	54.5
Строительная стоимость . .	19.125.000 рублей.	Чистый доход	1.310.224
На 1 версту	75.000 рублей.	20% в запас. капитал . . .	26.204
Срок постройки	3 года	Остаток чист. дохода . . .	1.284.020
Нарицательный капитал:		Обязательный платеж . . .	1.045.000
Акционерный	2.510.000 рублей	Чистый прибыль	239.020
Облигационный	<u>22.590.000 рублей</u>	% по акц. кап.	9.6
Итого:	25.100.000 рублей		
Ежегод. обязательный пла- теж	1.045.000 рублей		
Валовой доход	2.881.835 рублей		
На 1 версту	11.300 рублей		
Расходы:			
Зависящие от движения . .	$10.115.579.000 = 562.000$		
	18 000		
	$1.5\ 365.255.2 = 279.225$		
	841.225		
	5% хоз. движ. 42.061		
	<u>Всего 868.286</u>		
Независящие от движения:	$255 \times 2.500 = 637.500$		
Купонной пенн.	50.825		
Всего	1.571.611		
На 1 версту	6.163		