

803

31w
385(01)
B57

ПРОВЕРЕНО

19

ПРОВЕРЕНО
1960

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

проверено 1892 г.

Записка Правленія Владикавказской ж. д. о коммерческом значеніи перевальной дороги отъ ст. Невинномысская до ст. Ново-Сенаки Закавказской ж. д., съ вѣтвью на Сухумъ.

Вслѣдствіе возникшаго еще въ 1879 году предположенія о соединеніи непрерывнымъ рельсовымъ путемъ Закавказской желѣзной дороги съ дорогами общей сѣти,—были произведены техническія изысканія по двумъ направленіямъ, для опредѣленія наилучшаго перехода черезъ главный Кавказскій хребетъ, устройство же соединенія въ кружномъ направленіи на Петровскъ—Баку признавалось нежелательнымъ, въ виду слишкомъ большого удлиненія пути до центра Закавказья—Тифлиса, сравнительно съ соединеніемъ черезъ горы, являющимся кратчайшимъ.

Преслѣдуя исключительно мысль кратчайшаго соединенія одного изъ ближайшихъ къ г. Владикавказу пунктовъ Владикавказской желѣзной дороги или Петровской ея вѣтви съ одной изъ станцій Закавказской дороги, расположенной недалеко отъ Тифлиса, изысканія были произведены по двумъ направленіямъ: черезъ Джамагскій переваль—для соединенія станціи Даргъ-Кохъ Владикавказской дороги со станціей Гори Закавказской дороги и черезъ Архотскій переваль, для соединенія станціи Владикавказъ, или по варианту станціи Карабулакъ Петровской вѣтви со станціей Новыя-Авчалы Закавказской жел. дороги.

Между тѣмъ, кромѣ кружнаго пути, чрезъ Петровскъ—Баку и упомянутыхъ выше кратчайшихъ направленій, проходящихъ не вдалекѣ отъ Военно-Грузинской дороги, можетъ представиться выгоднымъ пересѣчь главный Кавказскій хребетъ въ Сѣверной его части. До сего времени, сколько извѣстно, еще не производилось изысканій для желѣзнодорожной линіи въ этомъ мѣстѣ и не было сдѣлано предложеній въ опредѣленной формѣ.

Въ виду огромности затратъ, необходимыхъ на осуществленіе соединенія рельсовымъ путемъ Сѣвернаго Кавказа съ Закавказьемъ и значительнаго времени на преодоленіе всѣхъ трудностей по проложенію пути, представляется существеннымъ войти въ разсмотрѣніе также и направленія перевальной дороги въ западной части хребта. Особого вниманія заслуживаетъ линія Невинномысская—Ново-Сенаки, съ вѣтвью на Сухумъ—Кале.

Протяженіе этой послѣдней дороги составитъ: отъ Невинномысской на соединеніе съ Закавказскою жел. дорогою около станціи Ново-Сенаки всего 348 верстъ, съ отвлѣченіемъ отъ станціи Дранды до Сухума. При сравненіи этого направленія съ направленіемъ, проектированнымъ чрезъ Архотскій переваль *) отъ станціи Новыя-Авчалы на Владикавказъ или Карабулакъ оказывается отъ Невинномысской до Тифлиса:

по Тарскому (на Владикавказъ) направленію . . .	463 вер.
„ Карабулакскому направленію	486 „
и по направленію Невинномысская—Ново-Сенаки.	602 „

*) Сравненія грузоваго движенія съ дорогой чрезъ Джамагскій переваль не приводится за неимѣніемъ свѣдѣній о предположенныхъ къ перевозкѣ по этому направленію грузахъ, впрочемъ таковое во всякомъ случаѣ, должно быть одинаково съ направленіемъ черезъ Архотскій переваль.

Такимъ образомъ вновь проектированное направлѣніе удлинить путь на 116—139 верстъ, что можетъ увеличить срокъ перевозки войскъ не болѣе какъ на 6—8 часовъ. Между тѣмъ вновь предлагаемая линія имѣетъ не только стратегическое значеніе, меньшей мѣрѣ равное значенію всякой другой перевальной дороги черезъ Кавказскій хребетъ, но на ряду съ этимъ и серьезное экономическое значеніе.

Не входя въ обсужденіе преимуществъ перевальной линіи съ исходнымъ пунктомъ на станціи Невинномысской въ отношеніяхъ: техническомъ—при постройкѣ и хозяйственномъ—при эксплуатаціи, что составитъ предметъ особыхъ изслѣдованій, ниже указаны коммерческія выгоды предлагаемаго новаго направленія. Прежде всего необходимо отмѣтить ея характерныя и весьма разнообразныя назначенія, дабы такимъ образомъ упростить не только выясненіе вопроса по существу, но одновременно облегчить и оцѣнку сравнительныхъ преимуществъ каждой изъ перевальныхъ дорогъ.

Назначенія, которымъ можетъ служить проектируемая линія,— слѣдующія:

1. Проектируемая линія съ вѣтвью на Сухумъ-Кале, открываетъ *кратчайшій* путь для грузовъ Закаспійскихъ и районовъ Каспійскаго моря съ одной стороны и грузовъ заграничнаго ввоза, а равно районовъ Чернаго моря—съ другой.

2) Обеспечиваетъ развитіе новаго и при томъ сравнительно наилучшаго порта на восточномъ берегу Чернаго моря, представляя въ тоже время ближайшій желѣзнодорожный путь для вывоза Грозненскихъ нефтяныхъ грузовъ и прочихъ грузовъ богатаго района Сѣвернаго Кавказа къ Черному морю.

3) Обеспечиваетъ улучшеніе экономическихъ условій и развитіе промышленныхъ силъ богатѣйшей мѣстности, прорѣзываемой проектируемою линіею на протяженіи 348 верстъ.

4) Послужитъ къ расширенію запасекъ въ Сѣверномъ Кавказѣ и откроетъ новые районы хлѣбопашеству.

5) Устанавливаетъ непрерывное желѣзнодорожное соединеніе Закавказской желѣзной дороги съ сѣтью.

6) Служитъ для стратегическихъ цѣлей Государства.

Опредѣливъ такимъ образомъ главное значеніе проектируемой линіи, слѣдуетъ перейти къ подробному разсмотрѣнію и оцѣнкѣ каждаго назначенія въ отдѣльности, не касаясь пока вопроса о выручкѣ проектируемой дороги, каковой вопросъ будетъ разсмотрѣнъ отдѣльно.

1) Движеніе грузовъ въ прямомъ сообщеніи.

П р о т я ж е н і е.

Петровскъ—Сухумъ-Кале.	Баку—Поти.	Баку—Батумъ.	Петровскъ—Новоросс.
781 вер.	808 вер.	844 вер.	965 вер.

Направленіе на Сухумъ-

Кале короче на . .	27 вер.	63 вер.	184 вер.
--------------------	---------	---------	----------

Изъ приведеннаго сопоставленія протяженій видно, что проектируемая линія кратчайшая, а слѣдовательно имѣетъ и будущее доминирующее значеніе въ перевозкѣ грузовъ въ прямомъ сообщеніи. Несомнѣнно, что въ силу своихъ естественныхъ выгодъ, новый путь, привлекая грузы прямого сообщенія, въ тоже время

лишить Закавказскую желѣзную дорогу части этихъ же грузовъ, но такъ какъ Закавказская дорога, обремененная значительными перевозками керосина и иными массовыми грузами мѣстнаго происхожденія, нерѣдко оказывается недостаточно провозоспособною, то новое направленіе, черезъ Невинномысскъ—Дранды—Сухумъ—Кале, явится лишь вполне желательнымъ и даже въ скоромъ времени необходимымъ вспомогательнымъ путемъ для Закавказской желѣзной дороги и отнюдь не конкурентомъ.

2) Развѣтіе порта Сухумъ—Кале желательно не только въ силу его естественныхъ превосходныхъ условій, обезпечивающихъ вполне удобную стоянку судовъ*), но и необходимо для сосредоточенія вывоза нефтяныхъ грузовъ чрезъ этотъ портъ, до коего пробѣгъ Грозненскихъ нефтяныхъ грузовъ сокращается на 184 версты (Грозный—Новороссійскъ 817 верстъ и Грозный—Сухумъ—Кале 633 версты).

Такое сокращеніе пробѣга дастъ возможность доставить необходимые для Чернаго моря нефтяные остатки на 3,60 коп. съ пуда дешевле противъ тарифа существующихъ направленій.

3) Районъ, по которому пройдетъ проектируемая линія, какъ выше объяснено, удобенъ для земледѣльческаго хозяйства, основаннаго на зерновыхъ посѣвахъ, скотоводствѣ и добываніи молочныхъ продуктовъ, а также частью для развитія цѣнныхъ волокнистыхъ растений, табаководства и плодоводства вблизи Сухума и всякаго рода производствъ, требующихъ особенно мягкаго климата и даже для разведеній чайныхъ плантацій.

Кромѣ того, районъ этотъ изобилуетъ минеральными богатствами (серебро, свинцовая руда, аспидъ, каменный уголь**) и проч.) и можетъ дать желѣзной дорогѣ также и другіе мѣстные грузы, какъ напримѣръ: лѣсъ, шерсть, фрукты и различныя мѣстные издѣлія (бурки, сукна изъ козьяго пуха, ковры и проч.) Къ тому же районъ этотъ по своимъ исключительнымъ климатическимъ условіямъ и существованію минеральныхъ источниковъ вызоветъ устройство санитарныхъ станцій и лечебныхъ заведеній минеральными водами и въ значительной мѣрѣ повліяетъ на развитіе нѣкоторыхъ мѣстностей, а съ тѣмъ вмѣстѣ и на развитіе пассажирскаго движенія.

4) Открытіе новаго вывознаго пункта, сокращающаго пробѣгъ хлѣбнаго груза на 184 версты, повлечетъ за собою расширеніе хлѣбной производительности въ районахъ болѣе отдаленныхъ отъ Новороссійска, такъ какъ до настоящаго времени этой отдаленностью объясняется незначительное развитіе запашекъ и тотъ фактъ, что значительный вывозъ хлѣба существуетъ лишь изъ ближайшихъ къ Новороссійску и Ростову станцій, не взирая на то, что многія, вдоль линіи Владикавказской желѣзной дороги, мѣстности Сѣвернаго Кавказа имѣютъ самыя богатыя почвенныя условія.

Все перечисленное выше составляетъ однако *исключительную принадлежность и достояніе желѣзнодорожной линіи,*

*) Въ Лодіи Чернаго моря о Сухумской бухтѣ указано, что даже и нынѣ въ естественномъ своемъ положеніи, бухта эта представляетъ надежное убѣжище для судовъ.

**) Лежація при самой линіи Хумаринскія каменноугольныя копи доставляли прежде до 500,000 пуд. угля для Владикавказской жел. дороги. Разработка велась штольная безъ водоотлива.

Сравненіе желѣзнодорожныхъ протяженій.—Для примѣра берется Тифлисъ; прочія станціи Закавказской желѣзной дороги,

Наибольшая разность . 116—139 вер.

Собственно желѣзнодорожное протяженіе:

до Варшавы.

6) Въ стратегическомъ отношеніи новая линія является на столько же безопасно расположенной, какъ и ранѣе предложенныя направленія, такъ какъ на всемъ своемъ протяженіи защищается скалами. Излишекъ разстоянія по этой линіи въ 139 верстъ въ направленіи на Владикавказъ (Тарское) или 116 верстъ въ направленіи на Бесланъ—Карабулакъ съ стратегической точки зрѣнія едва ли можетъ имѣть серьезное значеніе, такъ какъ съ другой стороны проектируемая линія сокращаетъ разстояніе противъ Тарскаго направленія, до Батума на 291 версту, Кутаиса 234 версты и Поти 343 версты, а если принять во вниманіе, что въ Тифлисъ войска могутъ быть доставляемы помимо непрерывнаго желѣзнодорожнаго пути еще и моремъ черезъ Петровскъ—Баку и по весьма удобной для передвиженія войска Военно-Грузинской дорогѣ, каковыхъ путей, неменѣе важные пункты Кавказа: Кутаисъ, Батумъ и Баку не имѣютъ, то удлиненіе разстоянія и при томъ такое незначительное какъ 139 или 116 верстъ по новой линіи до одного Тифлиса теряетъ всякое значеніе, въ особенности при наличности условія, что скорость хода всякаго поѣзда на участкахъ съ крутыми уклонами (Тарское

направленіе) должна быть меньше чѣмъ на участкахъ ровныхъ и съ болѣе пологими уклонами линіи Невинномысско-Ново-Сенаской, на пробѣгѣ по которой, не смотря на то, что направленіе это длиннѣе, потребуется меньше времени, чѣмъ на пробѣгѣ отъ Невинномысской по Тарскому направленію. Принявъ затѣмъ во вниманіе болѣе дешевую эксплуатацію новой линіи и направленія, при посредствѣ ея, коммерческаго движенія грузовъ къ Тифлису въ обратномъ направленіи движенія этой дороги, преимущество новой линіи несомнѣнно.

Количество ожидаемаго грузоваго движенія и доходность проектируемой линіи опредѣляются въ 40.451,500 пуд. и въ 2.660,730 р., какъ-то видно изъ нижеслѣдующаго.

1. Грузы мѣстнаго происхожденія Владикавказской ж. д. и района проектируемой линіи.

Хлѣбные грузы. Изъ сличенія разстояній отъ разныхъ станцій Владикавказской жел. дор. до Новороссійска и Сухума видно, что районъ тяготѣнія (по протяженіямъ) къ Новороссійску и Сухуму раздѣляется между станціями Кубанская и Армавиръ и часть линіи Владикавказской ж. д., начиная отъ Армавира до Владикавказа, а равно вся Петровская вѣтвь, будутъ имѣть кратчайшія протяженія къ Сухуму, а слѣдовательно и болѣе дешевыя сравнительно съ Новороссійскомъ провозныя платы.

Со станцій Владикавказской ж. д., расположенныхъ на упомянутомъ участкѣ Владикавказской ж. дороги, тяготеющему къ Сухуму, перевезено въ 1893 г. въ Новороссійскъ хлѣбныхъ грузовъ 5.711,500 пудовъ *).

Все это количество, въ виду меньшей провозной платы до Сухума, пойдетъ черезъ этотъ портъ и пробѣжитъ по проектируемой линіи всѣ 265 верстъ. Считая, что въ среднемъ хлѣбъ будетъ оплачивать $\frac{1}{30}$ коп. съ пудо-версты, выручка за 5.711,500 пуд. составитъ 504,515 р. 83 коп. или кругло 504,500 руб., но кромѣ этого хлѣба черезъ Сухумъ пойдетъ также хлѣбъ, который будетъ получаться изъ районовъ проектируемой линіи. Въ настоящее время изъ Сухума (по отчету каботажнаго плаванія за 1892 г.) вывозится до 500 тыс. пуд. кукурузы, не взирая на отсутствіе почти всякихъ сколько нибудь удобныхъ путей сообщенія. Если съ сооруженіемъ проектируемой линіи считать количество перевозки въ 2 мил. пуд. и средній пробѣгъ этого груза въ 130 верстъ (приблизительно $\frac{1}{2}$ протяженія Невинномысской—Сухумъ), принимая притомъ дѣйствующій на этомъ протяженіи тарифъ въ 25 коп. съ вагоноверсты, выручка за 2 мил. пуд. составитъ 106,535 р. или кругло 106,500 руб., а всего за перевозку хлѣбнаго груза будетъ выручено 611,000 р.

Дополнительные сборы принимаются лишь въ половинномъ размѣрѣ въ круглыхъ цифрахъ въ 39,700 руб. — Другая часть дополнительныхъ сборовъ будетъ причитаться станціямъ отправленія существующей линіи Владикавказской жел. дороги.

*) Въ этомъ количествѣ хлѣбнаго груза съ Петровской вѣтви заключается всего 36 тыс. пуд. Незначительность этой цифры объясняется тѣмъ, что Петровская вѣтвь была открыта для движенія поздней осенью 1893 г. и работала только 3 или 4 мѣсяца. Въ ближайшемъ будущемъ отправленіе съ этой вѣтви будетъ значительно больше.

Лѣсъ. Начиная съ устья р. Теберды, въ 100 верстахъ отъ Невинномысской, начинаются лѣса, сперва лиственные, а потомъ хвойные, при чемъ лѣсная зона тянется непрерывно до Сухума. До настоящаго времени, вслѣдствіе затруднительности вывоза, лѣса вовсе не эксплуатировались, не считая случайной и хищнической вырубки, но съ сооруженіемъ желѣзнодорожной линіи начнется правильная эксплуатація нетронутыхъ и богатыхъ лѣсныхъ пространствъ, а такъ какъ на Кавказѣ и въ прибрежныхъ мѣстностяхъ раіона Чернаго моря ощущается недостатокъ въ лѣсныхъ матеріалахъ, который даже частью восполняется заграничнымъ лѣсомъ, какъ напр. для ящичнаго дѣла въ Батумѣ лѣсъ привозится изъ Австріи, то не можетъ подлежать сомнѣнію, что съ проведеніемъ Сухумской линіи эксплуатація лѣсовъ быстро разовьется.

Считая на первое время только 1 мил. пуд. въ годъ и средній пробѣгъ, безразлично, для снабженія-ли раіоновъ существующей линіи Владикавказской ж. д. или на вывозъ въ Сухумъ-Кале, въ 100 вер. (приблизительно $\frac{1}{3}$ протяженія Невинномысская—Сухумъ) и дѣйствующій на данномъ протяженіи тарифъ въ 4,17 коп. съ пуда ($\frac{1}{24}$), выручка за 1 мил. пуд. составитъ—41,700 р. Половина станціоннаго сбора по 0,4 к.—2,000 р.

Дрова. По таможенному отчету за 1892 г., изъ Сухума вывезено каботажемъ 160 тыс. пуд.

Принимая въ соображеніе, что не взирая на существующія неудобства путей сообщенія, вывозъ достигалъ сравнительно большой цифры, а равно имѣя въ виду недостатокъ древеснаго топлива на Кавказѣ и въ раіонахъ Чернаго моря, общая перевозка дровъ предполагается въ 1 мил. пуд.

Считая средній пробѣгъ, безразлично для снабженія-ли раіоновъ существующей линіи Владикавказской ж. д. или черезъ Сухумъ въ раіоны Чернаго моря, въ 100 верстъ (приблизительно $\frac{1}{3}$ протяженія Невинномысская—Сухумъ) и примѣняя дѣйствующій тарифъ на данномъ протяженіи 3,61 коп. съ пуда, выручка за провозъ 1.000,000 пуд. составитъ 36,100 руб. Половина станціон. сбора по 0,2 коп. 1,000 руб.

Разные другіе грузы, отправляемые изъ раіона дороги, какъ-то: руда, каменный уголь, шерсть, аспидъ, фрукты, кожи, различныя мѣстныя издѣлія (ковры, бурки, сукна) и проч. и прибывающіе въ раіонъ дороги, какъ-то: пищевые продукты, (мука, крупа, соль) желѣзо, гончарныя, желѣзныя и чугуныя издѣлія и проч.

Въ отношеніи большинства перечисленныхъ грузовъ не имѣется достаточно точныхъ свѣдѣній для опредѣленія:—въ одномъ случаѣ рынковъ сбыта (пунктовъ назначенія) для вывозимыхъ грузовъ мѣстнаго происхожденія и въ другомъ,—пунктовъ отправленія привозимыхъ грузовъ для мѣстнаго потребленія, а посему выводы о количествѣ грузоваго движенія и выручкѣ могутъ быть составлены лишь приблизительные по соображенію съ количествомъ населенія и тѣхъ производствъ, которые неминуемо разовьются съ устройствомъ желѣзной дороги.

Полагая, что всѣхъ перечисленныхъ грузовъ, фактически имѣющихся въ раіонѣ дороги или необходимыхъ для потребленія, будетъ перевезено до 5 мил. пуд. (изъ нихъ $\frac{4}{5}$ на вы-

возъ, въ виду того, что въ числѣ вывозныхъ грузовъ заключаются предметы массовыхъ перевозокъ, какъ напр. руда и каменный уголь и $\frac{1}{5}$ для привозимыхъ грузовъ) и считая средній пробѣгъ сихъ грузовъ въ 100 верстъ ($\frac{1}{3}$ протяженія), при тарифѣ въ $\frac{1}{40}$ коп. съ пудоверсты или 2,5 коп. съ пуда, выручка за перевозку составитъ—125,000 р. Половина станціонныхъ сборовъ по 0,4 коп.—10,000 р.

Нефтяные остатки. Количество нефтяныхъ грузовъ, собственно говоря мазута (иные нефтяные грузы пока въ расчетъ не принимаются), которые предполагается привлечь для вывоза изъ Грознаго въ Сухумъ-Кале, можетъ быть опредѣлено примѣняясь къ начальному періоду развитія бакинской нефтяной промышленности. Хотя бакинская промышленность, при ея развитіи, должна была встрѣтить на практикѣ множество различныхъ затрудненій, вслѣдствіе новизны дѣла и отсутствія спроса и рынковъ сбыта, тѣмъ не менѣе однако, уже въ первые годы эксплуатаціи количество добычи нефти сразу возросло до десятковъ милліоновъ пудовъ, такъ въ 1880 г. годовая добыча, составлявшая около 16 мил. пуд., въ послѣдующіе годы увеличивалась ежегодно на 10 мил. пуд., а въ 1884 г. поднялась до 80 мил. пуд. За послѣдніе годы добыча составляла до 350 мил. пуд.

Пользуясь опытомъ бакинской промышленности, эксплуатация Грозненскихъ нефтяныхъ промысловъ будетъ много легче и имѣть опредѣленные рынки сбыта, въ томъ числѣ вывозъ на Черное море, который безъ всякаго преувеличенія можетъ быть принятъ въ общемъ не менѣе какъ въ 20 мил. пуд.

Протяженіе отъ Грознаго до Сухума, въ сравненіи съ вывозомъ черезъ Новороссійскъ, уменьшается на 184 версты. Принимая дѣйствующій тарифъ до Новороссійска (14 коп. съ пуда въ вагонахъ желѣзной дороги, включая станціонный сборъ) и уменьшая таковой пропорціонально сокращенію разстоянія, плата до Сухума получилась-бы въ 10,54 коп. съ пуда, но для подсчетовъ тарифъ принимается кругло въ 10 коп. съ пуда. При этомъ тарифѣ и 20 мил. пуд. перевозки выручка составитъ 2,000,000 р., изъ коей, пропорціонально разстояніямъ, на долю линіи Невинномысская-Сухумъ 265 вер. придется 837,283 р., кругло 837,300 р., а на долю Грозный-Невинномысская 368 вер. 1,162,700 р.

Кромѣ того станціонный сборъ за 20 мил. пуд., считая по 0,4 коп. съ пуда, для одной только станціи назначенія, т. е. половина сбора, составитъ—40,000 р.

2. Сообщение Закавказской ж. д. съ сѣтью по прямому желѣзнодорожному направленію черезъ Ростовъ.

При составленіи соображеній о доходности перевальной дороги черезъ главный Кавказскій хребетъ въ Тарскомъ направленіи, общее количество грузоваго движенія предполагалось въ 4,210,000 пуд. *) и сумма выручки въ 240,509 р.—21,050 р. разныхъ сборовъ=вмѣстѣ 261,559 р. (безъ пассажирскаго движенія).

*) Въ запискѣ Главноначальствующаго гражданскою частью на Кавказѣ, Генераль-Адъютанта Шереметева, общій годовой оборотъ грузовъ опредѣленъ въ 1,901,212 пуд., включая въ то число багажъ.

Вышеприведенная цифра грузового движенія Тарскаго направленія должна быть всецѣло принята и для проектируемой линіи черезъ Н.-Сенаки, имѣющей, въ смыслѣ непрерывнаго желѣзнодорожнаго соединенія, совершенно одинаковое значеніе и, еслибы по какимъ либо соображеніямъ, цифра количества перевозки Тарскаго направленія была измѣнена, то совершенно такое же измѣненіе должно быть принято и для направленія черезъ Н.-Сенаки; но принимая безъ измѣненія опредѣленное для Тарскаго направленія количество грузового движенія, нельзя въ то же время оставить безъ измѣненія подсчитанную для сего направленія выручку, которая опредѣлялась по расчету пробѣга груза на разстояніи 169 верстъ, тогда какъ проектируемая линія черезъ Н.-Сенаки имѣетъ 348 верстъ, а слѣдовательно и соразмѣрно большую выручку.

Ниже приводится подсчетъ выручки, принятый для Тарскаго направленія, составленный по соображеніямъ со статистикою перевозокъ Закавказской ж. д. за 1891 г. Параллельно будетъ показанъ расчетъ для проектируемой линіи въ направленіи черезъ Н.-Сенаки.

Наименованіе груза.	Тарское направленіе. 169 верстъ.			Направленіе черезъ Н.-Сенаки. 348 верстъ.	
	Количество.	Ставка	Выручка.	Ставка	Выручка.
	ПУД.		РУБ.		РУБ.
Вино виноградное	500,000	1/48	17,658	1/48	36,250
Дерево	180,000	1/75	4,041	1/75	8,352
Хлопокъ	392,000	1/30	22,025	1/30	45,472
Шерсть	218,000	1/32	11,483	1/32	23,708
Изюмъ	150,000	1/20	12,642	1/20	26,100
Желѣзо, жечь и проч.	300,000	1/57	11,430	1/57	18,316
Мануфактура	500,000	1/15	56,187	1/15	116,000
Сахаръ	600,000	1/36	28,072	1/36	58,000
Москатель	170,000	1/30	9,552	1/30	19,720
Желѣзные издѣлія	200,000	1/30	11,232	1/30	23,200
Итого	3.210,000	—	184,322	—	375,118
Разные грузы, какъ-то: орѣхи, миндаль, бумага, картонъ, водки, ликеры, кожи, шкуры, мѣдь, латунь, томпакъ, пряжа, нитки, стекла, зеркала, бутылки, табачныя издѣлія, фарфо- ровыя и фаянсовыя из- дѣлія и проч.	1.000,000	1/30	56,187	1/30	116,000
ВСЕГО	4.210,000	—	240,509	—	491,118 кругло 491,000
Дополнительные сборы.	—	—	21,050	—	21,050
ВСЕГО	—	—	261,559	—	512,050

Необходимо при этомъ замѣтить, что въ Н.-Сенакскомъ направленіи, по сравненію съ Тарскимъ, уменьшается пробѣгъ груза по главной линіи Владикавказской ж. д. на 286 верстъ (отъ Владикавказа до Невинномысской), который однако восполняется пробѣгомъ по Закавказской ж. д. отъ Тифлиса до Н.-Сенакѣ, такъ что выгоды отъ перевозки данныхъ грузовъ въ общемъ для существующихъ линій остаются почти тѣ-же.

3) Кромѣ перечисленныхъ грузовъ по проектируемой линіи пойдутъ грузы Закаспійскаго края, портовъ Каспійскаго моря и Персіи, перевозимые нынѣ черезъ Баку-Батумъ въ порты Чернаго моря и черезъ нихъ внутрь Россіи, а также грузы обратнаго направленія, слѣдующіе черезъ Батумъ (или Поти)—Баку на Каспійское море въ Закаспійскій край и Персію. Грузы эти, единственно въ силу сокращенія желѣзнодорожнаго пути между Чернымъ и Каспійскимъ моремъ, въ среднемъ на 45 верстъ (противъ направленія Батумъ-Баку разстояніе между Каспійскимъ и Чернымъ моремъ сокращается на 63 версты, а противъ Поти-Баку на 27 вер.), а по сему вслѣдствіе удешевленія провоза, предпочтутъ новое направленіе.

Къ такимъ грузамъ относятся: 1) сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ въ количествѣ не менѣе 1,000,000 пуд., (по Закавказской ж. д. въ 1892 г. прибыло въ Баку черезъ Батумъ и Поти 1,560,000 пуд.), выручка за провозъ котораго по дѣйствующимъ тарифамъ, за разстояніе новой вѣтви 265 верстъ, дастъ 125,000 р.; 2) шерсть—130,000 пуд. (перевозка Закавказской ж. д. 1892 г.) дастъ выручку по дѣйствующему тарифу 12,363 р.; 3) кожи и шкуры—30,000 пуд. (перевозка Закавказской ж. д. 1892 г.) дастъ выручку 2,853 р.; 4) рисъ—200,000 пуд. (перевозка Закавказской ж. д. 1892 г. 696,000 пуд.) считая менѣе третьей части, могущей попасть на новый путь, благодаря заполненію грузами Закавказской ж. д., дастъ выручку по дѣйствующему тарифу 58,320 р.; 5) третья часть грузовъ, нынѣ проходящихъ по Закавказской ж. д. въ количествѣ 500,000 пуд., съ открытіемъ новаго болѣе короткаго тарифнаго разстоянія предпочтеть это новое направленіе. Къ такимъ грузамъ относятся: фрукты свѣжіе и сушеные, бакалея, гончарныя издѣлія, огнеупорный кирпичъ, москатель, желѣзо и жечь, свинецъ, желѣзныя издѣлія, машины и ихъ части и проч. Расчитывая такимъ образомъ перевозку этихъ грузовъ въ количествѣ 170,000 пуд., получимъ выручку на протяженіи Невинномысская—Сухумъ-Кале въ 265 вер., по тарифу $\frac{1}{30}$ коп. съ пудо-версты—15,011 руб.

Засимъ, исчисляя дополнительные сборы за перечисленные грузы въ количествѣ 1,530,000 пуд. по 1,03 коп. съ пуда въ 15,759 р. и принимая лишь половину этой суммы, получимъ 7,880 руб.

Итого общая выручка за перевозку будетъ . . .	214,000 р.
прибавляя къ которымъ сумму дополнительныхъ сборовъ	7,880 „

получимъ всего	223,000 р.
--------------------------	------------

Сводная вѣдомость выручки:

	Пуды.	Рубли.
1) Грузы мѣстнаго происхожденія Влади- кавказской ж. д. и района проекти- руемой линіи:		
хлѣбные грузы	7,711,500	611,000
лѣсъ	1,000,000	41,700
дрова	1,000,000	36,100
разные другіе грузы	5,000,000	125,000
нефтяные остатки	20,000,000	837,300
2) Грузы Закавказской ж. д. въ прямомъ сообщеніи съ сѣтью черезъ Н.-Се- наки—Ростовъ	4,210,000	491,000
3) Грузы Чернаго моря на Каспійское и обратно.	1,530,000	214,000
Дополнительные сборы	—	121,630
Пассажирское движеніе по 500 р. на версту \times 366.	—	183,000
Всего	40,451,500	2,660,730
или на версту дороги	—	7,270

Сравнивая вышеприведенную выручку съ выручкой, приня-
той для Тарскаго направленія (350,000 р.) *) оказывается, что
проектируемое направленіе даетъ избытокъ дохода въ 2.310.000 р.
противъ Тарскаго направленія, составляя 7,270 р. съ версты,
тогда какъ въ Тарскомъ направленіи на версту приходится всего
лишь 2.071 р.

Нельзя не замѣтить, что при значительной стоимости соору-
женій, линія и въ предложенномъ новомъ направленіи на Сухумъ,
не смотря на всю ея сравнительную выгодность, не можетъ
существовать самостоятельно и всетаки потребуеъ ежегодныхъ
приплатъ отъ Государственнаго Казначейства, хотя и значи-
тельно меньшихъ, чѣмъ если-бы она была направлена на Архотскъ,
какъ это легко усмотрѣть изъ того, что даже при исчисленной
выручкѣ таковой достанетъ только на покрытіе расходовъ эксплоа-
таціи и на уплату лишь части той суммы, которая потребуется
на уплату процентовъ на затраченный капиталъ по сооруженію
линии; остальная-же потребная для сего сумма ляжетъ на Государ-
ственное Казначейство.



*) по грузовому движенію 240,509 р.
разныхъ сборовъ 21,050 „
пассажирское движеніе по 500 руб. на версту 84,500 „
Всего 346,059 р.
кругло 350,000 р.

30468