

Проверено 1932 г.

Журналъ

Россія
Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросамъ: 1) о сооруже-
ніи желѣзнодорожной линіи Армавиръ - Майкопъ - Туапсе
(предложеніе инж. п. с. П. Н. Перцова); 2) о сооруже-
ніи четы-
рехъ вѣтвей къ линіямъ Общества Владикавказской жел. дороги
(предложеніе сего Общества) и по дополнительному обсужденію
вопроса о сооруже-
ніи Ейской желѣзной дороги.

Засѣданіе 16 Февраля, 5 и 6 Марта 1908 года.

Предсѣдательствовалъ:

Вице-Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ

дѣйств. ст. сов. *Н. Е. Гіацинтовъ.*

Присутствовали:

а) Члены Коммисіи:

Отъ Министерства Путей Сообщенія.

тайн. сов. *Ястржембскій.*
дѣйств. ст. сов. *Струве.*
ст. сов. *Червинскій.*

Внутреннихъ Дѣлъ.

тайн. сов. *Звегинцевъ.*
въ зв. камеръ-юнкера *Высо-*
чайшаго Двора надв. сов.
Бурдуковъ.
тит. сов. *Виноградовъ.*

„ Главнаго Управленія Землеустройства и
Земледѣлія

дѣйств. ст. сов. *Шульцъ.*
колл. сов. *Дмитріевъ.*

„ Военнаго Министерства.

ген.-маіоръ *Добрышинъ.*
полк. *Пестржецкій* ¹⁾.

„ Министерства Юстиціи

ген.-м. *Лукьяновъ.*

„ Государственнаго Контроля

д. ст. сов. *Архангельскій.*
ст. сов. *Кушинниковъ.*
тит. сов. кн. *Мещерскій.*

„ Главнаго Управленія Удѣловъ

д. ст. с. *Остроградскій* ²⁾.

„ Министерства Финансовъ

д. ст. сов. *Загорскій.*

„ Министерства Торговли и Промышленности

д. ст. сов. *Ивановъ.*
ст. сов. *Поузнеръ.*
ст. сов. *Варзаръ.*
надв. сов. *Ивановскій.*

¹⁾ Не присутствовалъ въ засѣданіи 5 Марта.

²⁾ Не присутствовалъ въ засѣданіи 6 Марта.

[illegible]

Изложеніе дѣла.

Прежде чѣмъ выслушать докладъ дѣлопроизводства Предсѣдательствующій въ Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, д. с. с. Н. Е. Гіацинтовъ, открывъ засѣданіе, далъ присутствовавшимъ членамъ Коммиссіи и приглашеннымъ лицамъ нижеслѣдующія поясненія относительно состава повѣстки разосланной передъ настоящимъ засѣданіемъ.

Предметомъ занятій Коммиссіи будутъ два предложенія, а именно: 1) проектъ инж. п. с. П. Н. Перцова—объ образованіи акціонернаго Общества для сооруженія линіи Армавиръ-Майкопъ-Туапсе и 2) проектъ Общества Владикавказской жел. дор. о сооруженіи этимъ Обществомъ Армавиръ-Каладжинской, Майкопъ-Васюринской, Туапсе-Афипской и Ейскъ-Куцевской вѣтвей. Сверхъ сего въ связи съ предложеніемъ Об-ва Владикавказской желѣзной дороги о сооруженіи вѣтви Ейскъ-Куцевка, Коммиссіи придется еще разъ остановиться на вопросѣ, уже разсмотрѣнномъ Коммиссіею, о сооруженіи линіи Ейскъ-Сосыка.

Первая изъ поставленныхъ на обсужденіе дорогъ—линія Армавиръ-Туапсе обсуждалась первоначально какъ одинъ изъ варіантовъ сѣвернаго участка Черноморской жел. дороги, а затѣмъ въ 1903 г.—какъ отдѣльная дорога. Не вдаваясь въ изложеніе въ хронологическомъ порядкѣ всѣхъ подробностей сего дѣла, что будетъ далѣе доложено Коммиссіи, Предсѣдательствующій отмѣтилъ, что предложеніе инж. п. с. Перцова внесено въ Коммиссію съ цѣлью пересмотрѣть расчеты произведенные въ 1903 г. по статистическому матеріалу 1901 г., выяснить предлагаемыя условія осуществленія сего предпріятія и рѣшить: предоставлять-ли названному лицу эту концессію или нѣтъ. Если бы со стороны Коммиссіи послѣдовало рѣшеніе въ утвердительномъ смыслѣ, то дѣло получило бы дальнѣйшее въ обычномъ, установленномъ порядкѣ движеніе.

За время пока это дѣло готовилось къ слушанію въ Министерство Финансовъ поступило упомянутое выше предложеніе Общества Влади-

кавказской жел. дороги, которое казалось бы надлежало рассмотреть совместно съ предложениемъ инж. п. с. Перцова. Необходимость совместнаго рассмотрѣнія вызывается тѣмъ, что Общество Владикавказской жел. дороги ставитъ себѣ тѣ же основныя задачи, которыя предполагается разрѣшить линіею Армавирь-Туапсе, а именно обслужить наиболѣе плодородную часть Кубанской области и связать Черноморское побережье съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, но Общество разрѣшаетъ эти задачи не посредствомъ постройки дорогостоящей линіи магистральнаго типа, а путемъ сооруженія трехъ небольшихъ вѣтвей, протяженіемъ отъ 80 до 115 верстъ. Эти вѣтви, вмѣстѣ съ другими 8-ми проектируемыми вѣтвями входятъ въ широкую программу обслуживания Кавказа цѣлою системой подъѣздныхъ путей.

Такимъ образомъ необходимость рассмотрѣнія этихъ ходатайствъ объясняется какъ однородностью задачъ, такъ и тѣмъ, что проектомъ Общества Владикавказскихъ жел. дор. предполагается удовлетворять тѣмъ же потребностямъ, что и Армавирь-Майкопъ-Туапсинской желѣзной дорогой, но съ меньшими затратами. По сему Коммисіи необходимо прійдется выяснить: въ какой мѣрѣ указанныя потребности будутъ въ дѣйствительности обслуживаться обоими проектами, какое взаимное вліяніе будутъ оказывать оба проекта и исключается ли возможность ихъ совместнаго осуществленія, или оба проекта, хотя бы въ извѣстныхъ частяхъ, полезно было бы осуществить совместно, своевременно-ли и отвѣчаютъ-ли назрѣвшимъ уже нуждамъ края затрата капитала на сооруженіе Армавирь-Туапсинской линіи и непосредственно вызываемое этимъ сооруженіемъ оборудованіе новаго порта въ Туапсе, не можетъ ли ущербъ, наносимый проектируемою магистралію предпріятію Общества Владикавказской жел. дороги, послужить основаніемъ къ недопущенію образованія новаго Общества для ея сооруженія и наконецъ, приемлемы-ли условія образованія Общества Армавирь-Туапсинской жел. дороги и условія сооруженія вѣтвей Владикавказской жел. дороги на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ. Матеріалъ для освѣщенія этихъ вопросовъ должна собрать Коммисія и по совокупности всѣхъ обстоятельствъ дѣла ей прійдется высказаться за или противъ предоставленія концессіи на Армавирь-Туапсинскую жел. дорогу инж. п. с. Перцову и признать ходатайство Общества Владикавказской жел. дороги подлежащимъ удовлетворенію или отклоненію въ полномъ составѣ или въ извѣстной его части.

Въ связи съ этими вопросами представлялось бы желательнымъ вернуться, къ рассмотрѣнному Коммисіею, въ засѣданіи 12 Января с. г., вопросу о сооруженіи Ей-

ской желѣзной дороги. Дополнительное разсмотрѣніе сего дѣла вызывается тѣмъ, что въ составъ указанной выше строительной программы Общества Владикавказской жел. дороги входитъ также вѣтвь Ейскъ-Кушевка, при чемъ въ семъ дѣлѣ появилось новое обстоятельство, а именно принимаемое на себя Обществомъ обязательство осуществить эту линію въ двухлѣтній срокъ. Обстоятельства этого не имѣла въ виду Коммиссія, разсматривая 12 января вопросъ объ Ейской желѣзной дорогѣ,—и потому Министерство Финансовъ рѣшило вернуться къ этому дѣлу и просить Коммиссію высказаться: остается ли она при прежнемъ своемъ заключеніи или нѣтъ.

Засимъ Предсѣдательствующимъ было предложено Коммиссіи придерживаться нижеслѣдующей программы занятій. По выслушаніи доклада дѣлопроизводства, будетъ предложено представить свои соображенія по разсматриваемымъ вопросамъ приглашеннымъ лицамъ и будутъ выслушаны дополнительные заявленія предпринимателей; затѣмъ Коммиссіи надлежитъ выяснить фактическую сторону предложеній и финансовыя результаты эксплуатаціи проектируемыхъ предпріятій и, наконецъ, послѣдуетъ обмѣнъ мнѣній между членами Коммиссіи по намѣченному выше и вытекающимъ изъ существа дѣла вопросамъ.

По выслушаніи этихъ вступительныхъ разъясненій Предсѣдательствующаго, представителемъ Министерства Путей Сообщенія тайн. сов. Ястржембскимъ возбужденъ былъ вопросъ о томъ, насколько свободна Коммиссія о новыхъ жел. дорогахъ въ обсужденіи внесенныхъ нынѣ на разсмотрѣніе ея вопросовъ, а именно, тайн. сов. Ястржембскимъ обращено было вниманіе Коммиссіи на то, что 13 августа 1903 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи линіи Армавиръ-Туапсе, причемъ предположено было исполненіе этого сооруженія поручить Обществу Владикавказской жел. дороги; при существованіи сего Высочайшаго повелѣнія, хотя въ послѣдствіи право сооруженія указанной линіи и не было осуществлено Обществомъ Владикавказской ж. дороги, вопросъ о необходимости сооруженія Армавиръ-Туапсинской ж. дороги, долженъ почитаться, по мнѣнію С. Н. Ястржембскаго, предрѣшеннымъ и поэтому представляется сомнительнымъ, можетъ ли Коммиссія въ настоящее время при обсужденіи настоящаго дѣла идти далѣе разрѣшенія вопросовъ о способѣ, срокѣ и условіяхъ осуществленія Армавиръ-Туапсинской жел. дороги. Къ этому заявленію С. Н. Ястржембскаго, съ своей стороны Статсъ-Секретарь Ермоловъ присовокупилъ, что отмѣны послѣдовавшаго 13 августа 1903 г. Высочайшаго повелѣнія о сооруженіи Армавиръ-Туапсинской линіи не было до сего времени и что

весь ходъ дѣла объ этой линіи послѣ 13 августа 1903 г. указываетъ лишь на то, что Правительство въ послѣдующемъ ликвидировало отношеніе къ указанной постройкѣ Общества Владикавказской жел. дороги, но самого вопроса о необходимости сооруженія этой линіи не подвергало пересмотру, такъ что въ настоящее время, дѣйствительно, можно считать открытыми лишь вопросы, которые указаны представителемъ Министерства Путей Сообщенія.

Обратившись къ обсужденію возбужденнаго этими замѣчаніями сомнѣніе о предѣлахъ, въ коихъ возможны сужденія по сему дѣлу, Коммиссія, по разсмотрѣніи относящихся къ вопросу о Черноморской жел. дорогѣ Высочайшихъ повелѣній, приводимыхъ ниже въ общемъ докладѣ дѣла, и послѣ обмѣна мнѣній пришла къ тому заключенію, что съ отмѣной на основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 14 іюля 1904 года IV дополненія къ уставу Общества Владикавказской жел. дороги, коимъ предоставлялось этому Обществу право сооруженія Черноморской жел. дороги, отношенія указаннаго Общества къ постройкѣ какъ этой дороги въ полномъ объемѣ, такъ и Армавиръ-Туапсинской линіи, нынѣ должны почитаться ликвидированными, а потому Коммиссія свободна обсуждать вопросъ о предоставленіи концессіи на Армавиръ-Туапсинскую дорогу другому предпринимателю.

Имѣя въ виду, что Коммиссія не является учрежденіемъ, окончательно разрѣшающимъ вопросъ о предоставленіи концессіи, а является органомъ совѣщательнымъ, главную задачу котораго составляетъ всестороннее освѣщеніе разсматриваемыхъ проектовъ желѣзныхъ дорогъ съ финансовой и экономической стороны для послѣдующаго рѣшенія этихъ вопросовъ Высшими Государственными Учрежденіями, Коммиссія признала, что возможно подробное освѣщеніе ею дѣла Армавиръ-Туапсинской жел. дороги со всѣхъ сторонъ, а не только съ точки зрѣнія тѣхъ частныхъ вопросовъ, которые намѣчены тайн. сов. Ястржембскимъ, не можетъ находиться въ противорѣчій съ какими бы то ни было состоявшимися актами Высочайшей Воли, по существу же подробное разсмотрѣніе внесеннаго нынѣ дѣла въ обычномъ объемѣ представляется желательнымъ, такъ какъ экономическое значеніе линіи и финансовые результаты ея эксплуатаціи были выяснены въ 1903 году на основаніи данныхъ 1898—1902 г.г., нынѣ устарѣвшихъ, и повѣрка этихъ данныхъ по новѣйшимъ свѣдѣніямъ является необходимой; точно также представляется необходимымъ пересмотрѣть и строительную стоимость линіи на основаніи новаго матеріала представленнаго предпринимателемъ, и

вопросъ объ ея направленіи, вѣдѣствіе предположеннаго инж. п. с. П. Н. Перцовымъ нѣкотораго измѣненія его сравнительно съ указаннымъ въ Высочайшемъ повелѣніи отъ 13 августа 1903 года. Остановливаясь по этимъ соображеніямъ на необходимости полного разсмотрѣнія вопроса объ Армавирь-Туапсинской жел. дорогѣ, Коммиссія признала необходимымъ совмѣстно разсмотрѣть и проектъ Общества Владикавказской жел. дороги, такъ какъ онъ касается сооруженія вѣтвей въ районѣ проектируемой линіи и освѣщеніе значенія этихъ вѣтвей и отношенія ихъ къ Армавирь-Туапсинской жел. дорогѣ не можетъ не послужить къ возможно полному выясненію всего разсматриваемаго дѣла и подготовкѣ правильнаго, окончательнаго его рѣшенія.

По установленіи такимъ образомъ предмета и порядка занятій, Коммисіи было доложено нижеслѣдующее:

Вопросъ о сооруженіи линіи въ направленіи Армавирь-Туапсе, возникъ при обсужденіи способовъ осуществленія Черноморской жел. дороги.

Согласно § 1-му п. а, Высочайше утвержденнаго 1 марта 1902 года, IV дополненія къ Уставу Общества Владикавказской ж. д., на означенное Общество было возложено сооруженіе Черноморской желѣзной дороги, „которая должна начинаться у ст. Екатеринодаръ или отъ одной изъ лежащихъ на востокѣ отъ Екатеринодара станцій Новороссійской вѣтви Владикавказской жел. дороги, затѣмъ направляться (прорѣзывая по возможности наиболѣе хлѣбородныя мѣстности Кубанской Области) къ берегу моря и далѣе вдоль Черноморскаго побережья черезъ Туапсе, Сочи, Сухумъ и Очемчиры до соединенія съ одною изъ станцій Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ вѣтвью на Майкопъ“. Такъ какъ при этомъ, согласно тому же IV дополненію къ уставу, окончательное направленіе названной линіи подлежало выясненію, по производствѣ надлежащихъ изысканій, то результаты сихъ изысканій были подвергнуты обсужденію въ состоящей при Министерствѣ Финансовъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Относительно сѣверной части дороги съ вѣтвью на Майкопъ въ средѣ Коммисіи возникло разногласіе: меньшинство членовъ Коммисіи предполагало направить линію отъ Туапсе на Екатеринодаръ, большинство же членовъ отъ Туапсе на ст. Армавирь или Кавказскую.

Въ виду того, что выборъ новаго начальнаго пункта линіи являлся бы отступленіемъ отъ вышеприведеннаго постановленія устава Общества, б. Министръ Финансовъ, нынѣ графъ С. Ю. Витте, имѣлъ счастье всеподданнѣйше испрашивать Высочай-

шихъ Его Императорскаго Величества указаний о порядкѣ разсмотрѣнія вопроса объ окончательномъ выборѣ направленія Черноморской желѣзной дороги. На подлинномъ докладѣ о семъ Собственною Его Императорскаго Величества рукою, 5 апрѣля 1903 г., въ Москвѣ, начертано: „Внести на обсужденіе Соединеннаго Присутствія“.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 13 мая 1903 года, ознакомившись съ представленными на его разсмотрѣніе вариантами направленія, единогласно остановилось на вариантѣ отъ станціи Армавиръ, черезъ Гойтхскій переваль, до г. Туапсе, съ вѣтвью къ г. Майкопу.

Это направленіе однако не соотвѣтствовало направленію линіи, указанному въ IV дополненіи къ уставу Общества, которое, считая интересы свои нарушенными, обратилось въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о дарованіи ему дополнительныхъ льготъ, въ томъ случаѣ, если Правительство окончательно остановитъ свой выборъ на семъ направленіи. Ходатайство это предварительно было разсмотрѣно въ образованномъ при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Совѣщаніи съ представителями Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля и при участіи представителей Общества Владикавказской жел. дороги. Названнымъ Совѣщаніемъ были проектированы дополнительные льготы, которыя признавалось бы возможнымъ ввести въ Уставъ Общества Владикавказской желѣзной дороги въ случаѣ утвержденія направленія Черноморской желѣзной дороги на Армавиръ; льготы эти были приняты Правленіемъ названнаго Общества.

Означенное соглашеніе съ Обществомъ, въ виду окончанія весенней сессіи Соединеннаго Присутствія, не представлялось возможнымъ внести на уваженіе сего послѣдняго, и посему Министромъ Финансовъ испрошено было Высочайшее соизволеніе на внесеніе выработанныхъ по соглашенію вѣдомствъ съ Обществомъ Владикавказской ж. д. дополнительныхъ условій осуществленія Черноморской ж. д. на обсужденіе Особаго Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря графа Сольскаго, при участіи Министровъ Путей Сообщенія, Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ и Финансовъ, а также Государственнаго Контролера съ тѣмъ, чтобы заключеніе сего Совѣщанія было повергнуто на Высочайшее благовозрѣніе одновременно съ состоявшимся уже положеніемъ Соединеннаго Присутствія о выборѣ направленія Черноморской жел. дороги.

Названное Совѣщаніе вошло, однако, также въ сужденіе и относительно самаго направленія линіи и, въ засѣданіи 28 іюля 1903 г., между прочимъ, высказалось за сооруженіе ея отъ станціи Екатери-

подаръ „по возможно кратчайшему направленію на Туапсе и далѣе по берегу Чернаго моря съ примыканіемъ къ станціи Ново-Сенаки, Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы выборъ направленія вѣтви на Майкопъ былъ предоставленъ соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ съ Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги.

Государь Императоръ по всеподданнѣйшему докладу Статсъ-Секретаря графа Д. М. Сольскаго Высочайше повелѣть соизволилъ: журналъ Совѣщанія представить Его Величеству для обсужденія подъ Личнымъ Его Императорскаго Величества предсѣдательствомъ въ Совѣщаніи о намѣчаемыхъ къ сооруженію желѣзныхъ дорогахъ, имѣющаго быть въ августѣ 1903 г.

Въ засѣданіи, состоявшемся въ Петергофѣ, 13 августа 1903 г., Его Императорскому Величеству благоугодно было Высочайше повелѣть:

....„Поручить Министру Финансовъ войти съ Обществомъ Владикавказской ж. д. въ соглашеніе о сооруженіи симъ Обществомъ желѣзной дороги отъ Армавира до Туапсе съ вѣтвью къ Майкопу.... и соглашеніе сіе представить Его Императорскому Величеству въ установленномъ порядкѣ черезъ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта“.

Вслѣдствіе сего 5 марта 1904 г. Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ было внесено въ названное Присутствіе представленіе объ условіяхъ предоставленія Обществу Владикавказской жел. дороги сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи отъ Армавира до Туапсе, при чемъ какъ экономическое значеніе этой линіи, такъ и условія ея сооруженія были выяснены въ особомъ Совѣщаніи, образованномъ въ октябрѣ 1903 г., при Департаментѣ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Соединенное Присутствіе, какъ сіе усматривается изъ послѣдовавшаго по сему дѣлу особаго журнала, не возражая противъ избраннаго направленія, не пришло по сему дѣлу къ единогласному рѣшенію и пять членовъ Присутствія полагали, ходатайство Общества Владикавказской жел. дороги о предоставленіи ему сооруженія Туапсинской вѣтви на предлагаемыхъ имъ условіяхъ,—отклонить. А Предсѣдатель и 17 членовъ полагали: представленіе утвердить, поднеся, въ отмѣну IV Дополненія къ Уставу Общества Владикавказской желѣзной дороги, проектъ V Дополненія къ сему Уставу на Высочайше воззрѣніе Его Величества.

Особый журналъ Соединеннаго Присутствія съ послѣдовавшими по сему дѣлу разными мнѣніями былъ представленъ Его Императорскому Ве-

личеству, причемъ на возвращенномъ отъ Его Величества журналѣ Государю Императору благоугодно было, въ 6 день іюня 1904 года. Собственноручно начертать: „По случаю тягостей войны отложить постройку“. Дальнѣйшаго движенія дѣло о сооруженіи Армавирь-Туапсинской жел. дороги не получило и осуществленіе Туапсинской вѣтви откладывалось на неопредѣленное время, а вмѣстѣ съ тѣмъ оставалось не отмѣненнымъ, хотябы формально, IV дополненіе къ Уставу Общества.

Засимъ вопросъ о сооруженіи Туапсинской вѣтви былъ представленъ къ разсмотрѣнію въ Особомъ подѣ личнымъ Его Императорскаго Величества предсѣдательствомъ Совѣщаніи о желѣзнодорожномъ строителствѣ въ 1905 г. и 14 іюля 1904 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе: Предоставить Министру Финансовъ войти въ установленномъ порядкѣ съ представленіемъ объ отмѣнѣ Высочайше утвержденнаго IV дополненія къ Уставу Общества Владикавказской жел. дороги.

Отмѣна сего дополненія послѣдовала согласно Высочайше утвержденному, 5 апрѣля 1905 г., журналу Соединеннаго Присутствія, при чемъ, между прочимъ, названное Присутствіе полагало: „расходы, произведенные Обществомъ Владикавказской жел. дор. въ зависимости отъ предполагавшейся ранѣе постройки Черноморской желѣзной дороги (включая сюда и вариантъ Черноморской линіи Армавирь-Туапсе), а равно и вознагражденіе Правленія за труды, понесенные имъ по той же причинѣ, принять на счетъ казны, съ тѣмъ, чтобы Обществомъ названной дороги были переданы въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія всѣ имѣющіеся у него матеріалы по техническимъ и экономическимъ изысканіямъ Черноморской желѣзной дороги“. Такимъ образомъ съ отмѣной IV дополненія всѣ обязательства между казною и Обществомъ Владикавказской жел. дорогой прекращались.

Съ тѣхъ поръ новыхъ предложеній не было и вопросъ о сооруженіи Армавирь-Туапсинской жел. дороги оставался открытымъ до конца 1907 г., когда инж. п. с. П. Н. Перцовъ вошелъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образованія акціонернаго общества для постройки и эксплуатаціи означенной дороги.

Сущность его предложеній сводится къ нижеслѣдующему.

Въ подсчетахъ, сдѣланныхъ особымъ Совѣщаніемъ, образованнымъ въ 1903 году для разсмотрѣнія условій сооруженія и эксплуатаціи линіи Армавирь-Туапсе было принято, что протяженіе дороги Армавирь-Бѣлорѣченская-Туапсе должно со-

ставить 223 версты, а вѣтвь Бѣлорѣченская-Майкопъ 29 версты.

По изысканіямъ 1903 года, произведеннымъ Правленіемъ Общества Владикавказской дороги, при направленіи дороги непосредственно на Майкопъ съ оставленіемъ станицы Бѣлорѣченской въ сторонѣ (примѣрно въ двѣнадцати верстахъ), протяженіе дороги составило бы 231 версту. По изысканіямъ, слѣданнымъ предпринимателемъ, при направленіи транзитной линіи и на Майкопъ и на Бѣлорѣченскую, съ вѣтвью по долинѣ рѣки Туапсинки до моря, гдѣ эта вѣтвь можетъ быть соединена съ портовыми путями, протяженіе дороги составитъ 232 версты, стоимостью въ 21.500.000 рублей (съ подвижнымъ составомъ и оборотнымъ капиталомъ).

При распредѣленіи дѣйствительнаго строительнаго капитала Армавиръ-Майкопъ-Туапсинской желѣзной дороги въ 21.500.000 р. между акціями и облигаціями, приблизительно, въ отношеніи 1 къ 6, получается, что акціонерный капиталъ составитъ 3.500.000 р., реализуемыхъ *al pari*.

Принимая въ расчетъ оплату процентовъ за время постройки (3 года)—по 3⁰/₀ на акціи и 5⁰/₀ на облигаціи въ годъ, учитывая поступленіе процентовъ на временно свободныя суммы капиталовъ, добавляя расходы по выпуску бумагъ, получается, что, при наличномъ состояніи денежнаго рынка, нарицательный размѣръ гарантированнаго облигаціоннаго капитала долженъ составить, въ круглой суммѣ, 24.500.000 р. и ежегодный платежъ роста и погашенія по этому капиталу составитъ, около $(24.500.000 \times 5,1 \times \frac{1}{100} =) = 1.249.500$ рублей.

Для опредѣленія финансовыхъ результатов эксплуатаціи, предприниматель исходилъ главнымъ образомъ изъ весьма осторожныхъ выводовъ Совѣщанія 1903 г., но добавилъ нефтяные грузы Майкопскаго района и доходы по перевозкѣ почты и значительно повысилъ доходъ отъ движенія пассажирскаго и большой скорости, а именно: вмѣсто 1.000 р. на версту, принятыхъ Совѣщаніемъ, предпринимателемъ предположены — доходъ отъ пассажирскаго движенія въ 1.600 р. и доходъ отъ перевозки грузовъ большой скорости въ 140 р. съ версты, а всего 1.740 р. на версту протяженія пути.

Въ результатѣ, валовой доходъ получился ниже-слѣдующій:

Исчисленіе грузовъ и доходности.	По подсчетамъ:			
	Совѣщанія 1903 года.		Инж. Пут. Сосбщ. П. Н. Перцова.	
	тыс. п.	руб.	тыс. п.	руб.
Грузы мѣстные	30.550	1.029.049	30.550	1.094.013
Въ томъ числѣ хлѣбныхъ . .	10.000	411.818	10.000	502.214
Добавочные грузы изъ Майкоп- скаго района	—	—	10.000	419.147
Грузы транзитные	14.700	731.774	14.700	761.254
Дополнительные сборы	—	245.320	—	323.520
Итого по товарному движенію .	45.250	2.006.143	55.250	2.597.934
Пассажирское движеніе	(по 1000 р.)	252.000	(по 1600 р.)	372.000
Грузы большой скорости . . .	—	—	—	32.400
Перевозка почты	—	—	—	42.300
Валовой доходъ		2.258.143		3.044.700
на версту		8.961		13.010

Расходы же эксплуатаціи исчисляются:

	По подсчетамъ:	
	Совѣщанія 1903 г.	Инж. Пут. Сосбщ. П. Н. Перцова.
Независящіе отъ движенія . (по 3500 р.)	882.000 р.	(по 2500 р.) 580.000 р.
Зависящіе отъ движенія (счи- тая среднюю нагрузку въ 12.000 пудовъ и одну пару пассажирскихъ по- ѣздовъ въ сутки) . . . (по 75 к.)	711.486 р.	(по 70 к.) 707.000 р.
Итого расходовъ	1.593.486 р.	1.287.000 р.

Вычитая изъ опредѣленнаго выше валового до-
хода расходъ эксплуатаціи (1.287.000 руб.), купонный
налогъ (62.500 р.), отчисленіе 2% съ чистаго дохода
въ запасный капиталъ (35.000 р.) и обязательный
платежъ по облигаціямъ (1.250.000 р.), предприни-
матель получалъ, что чистая прибыль предпріятія
Армавиръ - Туапсинской ж. д. составитъ 410.000 р.
въ годъ.

Совѣщаніе 1903 г. пришло къ инымъ резуль-
татамъ: чистый доходъ былъ полученъ въ размѣрѣ
(2.258.143 р.—1.593.486 р.=) 664.657 р. Строитель-
ному капиталу линіи въ 35.000.000 р. д. соотвѣт-
ствовалъ бы капиталъ въ 42.981.700 р. нар., обра-
зуемый путемъ выпуска особаго облигаціоннаго ка-
питала и съ ежегоднымъ платежемъ процентовъ на
сумму 1.550.000 рублей. Отсюда вытекаетъ, что по под-
счетамъ Совѣщанія 1903 г. чистый убытокъ составилъ
бы (1.550 000—664.657=)—885.000 руб.

Предприниматель, основываясь на полученныхъ
имъ благопріятныхъ результатахъ эксплуатаціи и
опираясь на крупное государственное значеніе про-
ектируемой жел. дороги, испрашивалъ для Общества
Армавиръ - Туапсинской ж. д. дарованіе льготъ,
предвидѣнныхъ закономъ, 10 іюня 1905 г., о мѣ-
рахъ къ привлеченію частныхъ капиталовъ въ

дѣлю желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, въ томъ числѣ абсолютной гарантіи въ 5,1⁰/₀ годовыхъ на облигаціи и раздѣленія чистаго дохода между акціонернымъ (3¹/₂ милл. р.) и облигаціоннымъ (24¹/₂ милл. р.) капиталами пропорціонально ихъ нарицательнымъ суммамъ.

Въ остальномъ, главныя основанія соглашенія съ Правительствомъ по образованію Общества представлялись предпринимателемъ въ нижеслѣдующемъ видѣ:

Срокъ владѣнія дорогою—81 годъ.

Срокъ выкупа—25 лѣтъ.

Срокъ образованія Общества—9 мѣсяцевъ со дня республикованія устава.

Срокъ окончанія работъ—3¹/₂ года послѣ полученія утвержденнаго проекта.

Начисленіе 3⁰/₀ годовыхъ на акціи за время постройки.

Принудительное отчужденіе частныхъ имуществъ и бесплатное предоставленіе казенныхъ земель и строительныхъ матеріаловъ находящихся на нихъ.

Отчисленіе въ распоряженіе акціонеровъ 50⁰/₀ могущаго получиться сбереженія строительнаго капитала съ отнесеніемъ остальныхъ 50⁰/₀ въ запасный капиталъ.

Распредѣленіе чистой прибыли намѣчено ниже-слѣдующее: сумма чистаго дохода распредѣляется на уплату ⁰/₀ и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ, пропорціонально нарицательнымъ суммамъ сихъ капиталовъ. При этомъ, если сумма, отчисляемая при такомъ дѣленіи на уплату ⁰/₀ ⁰/₀ интереса и погашенія по облигаціямъ, окажется для сего недостаточной, то недостающая для сего сумма доплачивается Правительствомъ. Въ тѣ года, когда за Обществомъ не будетъ числиться долговъ Правительству, чистая прибыль, пока не достигнетъ 8⁰/₀, поступаетъ полностью въ собственность акціонеровъ, въ случаѣ же превышенія 8⁰/₀ на акціонерный капиталъ — излишекъ дѣлится между Правительствомъ и Обществомъ поровну.

Выкупное вознагражденіе опредѣляется черезъ капитализацію средняго чистаго дохода за 5 наиболѣе доходныхъ лѣтъ за предшествующее выкупу семилѣтіе, но этотъ средній доходъ не можетъ быть ниже средняго дохода за послѣдніе передъ выкупомъ три года. Изъ опредѣленнаго такимъ образомъ чистаго дохода вычитаются: а) годовыя суммы произведенныхъ Обществомъ платежей процентовъ и погашенія по облигаціямъ, выведенныя въ среднемъ за тѣ годы, которые послужили для опредѣленія чистаго дохода, и б) уплаты въ пользу казны по участию ея въ чистой прибыли, выведенныя въ среднемъ за тѣ же

годы. Полученный за симъ ссѣтокъ чистаго дохода капитализируется при учетѣ изъ 5% за время, не истекшее до окончанія срока концессіи на дорогу, и составить долгъ Обществу, который будетъ уплаченъ государственными 5-ти процентными бумагами съ такимъ погашеніемъ, какое Правительство признаетъ для себя выгоднымъ, или наличными деньгами. Но если исчисленная вышеуказаннымъ порядкомъ выкупная сумма окажется болѣе нарицательной суммы акцій, а между тѣмъ за Обществомъ будутъ числиться долги Правительству, то изъ избытка выкупной суммы надъ нарицательнымъ акціонернымъ капиталомъ удерживаются долги Общества Правительству, какіе къ тому времени окажутся еще не погашенными. Но во всякомъ случаѣ выкупная за акціи цѣна не можетъ быть ниже нарицательной стоимости акцій.

Кромѣ изложеннаго предложенія инж. п. с. П. Н. Перцова въ Министерство Финансовъ поступило предложеніе Правленія Общества Владикавказской ж. дор. о сооруженіи на Кавказѣ цѣлой сѣти подъѣздныхъ путей. Наряду съ намѣченной еще въ 1894 г. постройкою Царицынской и Бакинской вѣтвей, Правленіе, находя, что за окончаніемъ сооруженія линій магистральнаго характера, предстоитъ надобность лишь въ прокладкѣ второстепенныхъ дорогъ, предвидѣло сооруженіе цѣлаго ряда подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, представляющихъ сѣть второстепеннаго значенія, общимъ протяженіемъ въ 979 в.

Сѣть эта подраздѣлялась по слѣдующимъ раіонамъ:

I. Прикубанскій:

Майкопъ-Васюринская	80 вер.
Армавиръ-Каладжинская	82 „
	————— 162 вер.

II. Прикаспійскій:

Незлюбная-Прасковья	101 вер.
Егорлыкъ-Дивное	154 „
Каді-Юртъ-Кизляръ	68 „
	————— 323 „

III. Приазовскій:

Ейскъ-Кушевка	106 вер.
Батайскъ-Азовъ	27 „
Крымская-Темрюкъ	68 „
	————— 201 „

IV. Черноморскій:

Афипсѣ-Туапсе	115 вер.
	————— 115 „

V. Придонской:

Великокняжеская-Батайскъ . . .	150	вер.
Котельниково-Верхне-Курмоярская .	28	„
	<hr/> 178 вер.	
Всего . . .	979	вер.

Въ связи съ разсматриваемыми нынѣ вопросами находятся четыре вѣтви: Майкопъ-Васюринская, Армавиръ-Каладжинская и Туапсе-Афипская въ связи съ вопросомъ о сооруженіи Армавиръ-Туапсинской жел. дороги и Ейскъ-Кушевка - въ связи съ дополнительнымъ разсмотрѣніемъ предложенія С. Е. Палашковского о сооруженіи Ейской жел. дороги.

Майкопскій подъѣздной путь, начинаясь отъ запаснаго пути станціи Васюринской, расположенной на Кавказско-Екатеринодарской вѣтви Владикавказской жел. дороги, въ разстояніи 98 верстъ отъ ст. Кавказской и 29 верстъ отъ ст. Екатеринодаръ, направляется на юго-востокъ и на 4-й верстѣ пересѣкаетъ рѣку Кубань. Ширина долины р. Кубани около 5 вер., причемъ 4 версты занимаютъ плавни этой рѣки. Плавни питаются дождевой водой, родниками, имѣющимися въ большомъ количествѣ вдоль лѣваго берега, и также водою р. Псенафо во время ея разлива. Выйдя изъ плавней, линія поворачиваетъ на востокъ и въ этомъ направленіи идетъ до аула Бгуашехабль, затѣмъ направляется на юго-западъ по весьма пологому косогору рѣки Бѣлой, пересѣкая лишь незначительные овраги и ручьи, проходитъ около ауловъ Бжедухабль, селенія Филипповскаго, аула Джанкятохабль, станицъ Бѣлорѣченской, Ханской и на 80-й верстѣ подходит съ сѣверной стороны къ гор. Майкопу.

Протяженіе вѣтви на основаніи произведенныхъ изысканій опредѣлилось отъ Майкопа до Васюринской 80 верстъ, при этомъ до Екатеринодара ($80+29=$) 109 вер. и до Новороссійска ($109+127=$) 236 верстъ.

Армавиръ-Каладжинскій подъѣздной путь, начинаясь отъ станціи Армавиръ, идетъ въ юго-западномъ направленіи, спускаясь къ р. Лабѣ, затѣмъ, начиная отъ станціи Лабинской, линія запроектирована по долинѣ этой рѣки по правому ея берегу, вверхъ по теченію въ направленіи почти южномъ. Линія проходитъ около слѣдующихъ населенныхъ мѣстъ: станицъ Урупинской, Чамлыкской, Самохинской, Лабинской, Владимірской, Зассовской и съ сѣверной стороны подходит къ станицѣ Каладжинской. На этомъ протяженіи линія пересѣкаетъ р. Синюху и р. Чамлыкъ мостами. Изысканія для этой вѣтви произведены лишь для сѣверной ея части.

По предварительнымъ даннымъ средняя стоимость версты обѣихъ вѣтвей, включая стоимость

пассажирскихъ вагоновъ, опредѣлилась въ 36.312 р. дѣйствительныхъ, не смотря на неизбежность пересѣченія р. Кубани передъ станціей Васюринской, вызывающаго расходъ на переходъ черезъ пойму и сооруженіе моста—500.000 руб., или на версту 3.125 руб.

Для узкоколейной вѣтви Туапсе-Афипская, протяженіемъ около 115 верстъ, изысканій не было произведено и поэтому стоимость ея (6.800.000 р.) и протяженіе были опредѣлены на основаніи имѣющихся изысканій для ширококолейнаго пути отъ Екатеринодара на Туапсе черезъ Лысогорскій перевалъ.

Въ общихъ предположеніяхъ 1894 г. была предвидѣна постройка вѣтви къ Ейску отъ ст. Куцевка, а въ 189^{8/9} г. она была близка къ осуществленію, когда предполагалось въ возмѣщеніе убытковъ по этому подъѣзднему пути покрыть таковыя портовыми сборами. Это послѣднее обстоятельство и было поводомъ къ требованію, чтобы она строилась внѣ предвидѣнной очереди. Но затѣмъ предположенія о покрытіи убытковъ эксплуатаціи не осуществились и посему постройка вѣтви была отложена. Стоимость ея, по производившимся изысканіямъ, опредѣляется въ 2.505.000 р., включая отчужденіе и классные вагоны, что при длинѣ ея въ 106 вер. составляетъ 23.637 р. на версту. Значеніе ея могло, при взятѣмъ направленіи по засѣвной территоріи (отъ Куцевки), быть исключительно мѣстное, безъ какого либо отвлеченія грузовъ отъ магистрали.

Сооруженіе означенныхъ вѣтвей предполагается осуществить на облегченныхъ техническихъ условіяхъ при наименьшихъ первоначальныхъ затратахъ.

Для вѣтви Афипсѣ-Туапсе, преимущественно пассажирскаго значенія, главное удешевленіе постройки получается вслѣдствіе проектированія узкой, метровой колеи и уклоновъ круче 0,01.

По отношенію же къ ширококолейнымъ вѣтвямъ имѣется въ виду: а) ограничить число остановочныхъ пунктовъ до крайнихъ предѣловъ; б) количество балласта на версту 150 куб. саж.; в) вмѣсто телеграфа—телефонъ; г) станціонныя постройки и жилые дома назначить въ размѣрѣ, сообразованномъ съ облегченными условіями эксплуатаціи, и д) водоснабженіе сосредоточить только въ маломъ числѣ пунктовъ.

Рельсы предполагается для ширококолейныхъ вѣтвей заготовить 24-хъ-фунтов. но съ тѣмъ, чтобы уложить ихъ на магистрали, а болѣе легкіе рельсы съ послѣдней (21^{2/3} и 22^{1/2} ф.) обратить на подъѣздные пути, по примѣру того, какъ было представлено Обществу рельсы, изготовляемые для Ставропольской вѣтви, уложить на главной линіи Владикавказской жел. дор., употребивъ для Ставрополь-

ской вѣтви годные изъ числа снятыхъ съ главной линіи.

Въ отношеніи эксплуатаціи предполагается, что на подъѣздныхъ путяхъ должно быть предоставлено:

а) приостанавливать движеніе во время заносовъ, метелей и весеннихъ половодій, б) не производить движенія ночью, в) не охранять переѣзды, д) допустить производить пріемъ и выдачу грузовъ среди перегоновъ.

Общество Владикавказской жел. дороги считало возможнымъ принять на себя постройку вѣтвей, начиная съ осуществленія вѣтвей Майкопъ-Васюринской и Армавиръ-Каладжинской, поставленныхъ на первую очередь на нижеслѣдующихъ основаніяхъ:

1) Технические условія для сооруженія вѣтвей и ихъ эксплуатаціи допускаются облегченныя для рельсовыхъ путей второстепеннаго значенія или подъѣздныхъ дорогъ.

2) Постройка производится на облигаціонный капиталъ, причемъ время выпуска новыхъ облигацій опредѣляется по соглашенію Общества съ Министерствомъ Финансовъ, но съ тѣмъ, чтобы выпускная цѣна для 4%-ныхъ была не ниже 80 за 100.

3) Срокъ постройки опредѣляется двухлѣтній, но считая со времени дѣйствительной реализаціи капитала.

4) Предварительныя условія соглашенія Правленія съ Правительствомъ подлежатъ утвержденію общаго собранія акціонеровъ.

Потребность въ подвижномъ составѣ ограничивается пассажирскими вагонами. Что же касается паровозовъ, то въ виду крайне незначительныхъ ожидаемыхъ пробѣговъ по вѣтвямъ, составляющихъ около 2% отъ пробѣга по магистрали непредвидится надобности включать пріобрѣтеніе таковыхъ въ расцѣпочныя вѣдомости, тѣмъ болѣе, что на Владикавказской жел. дор. имѣются паровозы устарѣлыхъ типовъ, но которые могутъ еще работать на вѣтвяхъ. Точно также крайне ограниченная потребность на вѣтвяхъ въ товарныхъ вагонахъ не вызываетъ надобности въ изготовленіи ихъ при наличіи свободныхъ вагоновъ на главной линіи.

Вѣроятный грузооборотъ и ожидаемые результаты эксплуатаціи трехъ изъ проектируемыхъ вѣтвей представляются, по даннымъ Правленія Общества Владикавказской жел. дороги, въ слѣдующемъ видѣ.

	Майкопъ-Васюринская. тыс. п. руб.	Армавиръ-Каладжинская. тыс. п. руб.	Ейскъ-Кушковка ¹⁾ . тыс. п. руб.
Грузы мѣстные	8.110 185.600	7.974 106.191	5.242 143.295
<i>Въ томъ числѣ хлѣбныхъ</i>	4.500 96.900	6.100 76.860	— —
„ транзитные	— —	— —	— —
Дополнительные сборы	— 50.700	— 52.977	— 40.169
Итого по товарному движенію	8.110 8.110	7.974 159.168	5.242 183.464
Пассажирское движеніе (по 1256 р.) 100.500	(по 817 р.) 66.938	(по 750 р.) 79.500	
Валовой доходъ	336.800	226.106	262.964
<i>на версту</i>	4.210	2.757	2.481
Количество пудовъ верстъ	598.100	318 960	
<i>на версту</i>	7.476	3.890	
„ поѣздо-вер. въ главн. направленіи			
„ „ въ обѣ стороны	195.100	146.500	154.760
„ „ пассажирскихъ			
„ „ служебныхъ 10 ⁰ /о			
Итого поѣздо-верстъ	195.100	146.500	154.760
Расходы независящіе отъ движенія (по 1.285 р.) 102.800 р. (по 1285 р.) 105.370 р. (по 1400 р.) 148.400 р.			
Расходы зависящіе отъ движенія (по 72 к.) 140.400 (по 72 к.) 105.480 (по 60 к.) 92.856			
Итого расходовъ	243.200	210.850	241.256
Чистый доходъ	93.600	15.256	21.708
Строительный капиталъ дѣйствительный	3.105.000	2.705.000	2.700.000
„ „ нарицательный			
(по 80 ⁰ /о)	3.900.000	3.381.000	3.375.000
Ежегодный платежъ по облигаціямъ	183.000	159.000	159.300
Чистый убытокъ	89.400	143.744	137.582

Для вѣтви Афипская-Туапсе данныхъ не было представлено Правленіемъ.

Внося свои соображенія о значеніи вѣтвей для интересовъ края, Правленіе ходатайствовало о предоставленіи сооруженія ихъ Обществу Владикавказской желѣзной дороги.

Заявленія мѣстныхъ представителей.

Затѣмъ Предсѣдательствующій обратился къ представителямъ мѣстныхъ интересовъ, приглашая ихъ сообщить взгляды и пожеланія представляемыхъ ими общественныхъ учрежденій по поводу подлежащихъ обсужденію Коммисіи проектовъ инж. п. с. П. Н. Перцова и Правленія Общества Владикавказской жел. дороги.

Представитель выборныхъ отъ станицъ Майкопскаго, Лабинскаго и Баталпашинскаго отдѣловъ Кубанской области, атаманъ Родниковской станицы А. Д. Переяславскій, поддерживая проектъ инж. п. с. П. Н. Перцова и высказываясь противъ проекта Общества Владикавказской жел. дороги, объяснилъ такое отношеніе свое къ разсматриваемымъ проектамъ тѣмъ, что утвержденное Высочайшею Властью направленіе линіи Армавиръ-Туапсе по сей день не отмѣнено и населеніе твердо вѣрить, что осуществле-

¹⁾ По подсчетамъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1899 году.

ніе дороги отложено лишь временно и что дорогу эту неотложно необходимую для края оно получить. Съ другой стороны населеніе поддерживаетъ предположеніе о предоставленіи концессіи на эту дорогу новому Обществу, а не Обществу Владикавказской ж. д., буде оно объ этомъ бы ходатайствовало, въ виду того, что съ 1894 года населеніе ходатайствуетъ о сооруженіи дорогъ, но при посредствѣ Общества Владикавказской жел. дороги до сихъ поръ не добилось какого либо практическаго удовлетворенія своимъ потребностямъ въ путяхъ сообщеніяхъ и за послѣдніе два года для населенія создано безвыходное положеніе; кромѣ того и способъ эксплуатаціи Владикавказской жел. дороги является не отвѣчающимъ интересамъ края. Отмѣченное неудовлетворительное веденіе эксплуатаціи дороги Обществомъ особенно тяжело стало отражаться на хозяйствѣ мѣстнаго населенія вслѣдствіе того, что расположенныя въ этой мѣстности станціи магистральной линіи очень часто и на значительные сроки закрываются для приѣма грузовъ и при томъ въ періоды наиболѣе необходимые для сельскаго хозяйства. Чаше всего это бываетъ на станціи Армавиръ и тогда отправителямъ приходится нести рядъ побочныхъ непроизводительныхъ расходовъ по найму амбаровъ, приходится ссуды брать иногда изъ 20% въ мѣсяць или съ крупной потерей продавать зерно скупщикамъ. Насколько вредно отзывается такое положеніе дѣла на мѣстномъ населеніи видно изъ того, что имъ были дѣлаемы попытки войти въ непосредственныя сношенія съ заграничными рынками. Попытки эти однако не увѣнчались успѣхомъ. Будучи посланъ мѣстными хозяевами въ Берлинъ и Лондонъ, онъ, А. Д. Переславскій, не могъ добиться намѣченной цѣли, вслѣдствіе невозможности принять на себя обязательства срочной доставки грузовъ изъ за залежей на Владикавказской жел. дороги и необезпеченности пользованія складами въ Новороссійскѣ. Такое положеніе вещей привело уже многихъ, когда-то крупныхъ хозяевъ, къ полному раззоренію. Сооруженіе новой линіи Обществомъ Владикавказской жел. дороги оставило бы край въ монопольномъ распоряженіи сего Общества, а между тѣмъ созданіе новаго конкуррентнаго для Владикавказской ж. д. Общества, которое приняло бы на себя постройку Армавиръ-Туапсинской жел. дороги и порта, несомнѣнно устранило бы нѣкоторыя нежелательныя стороны въ хозяйствѣ Владикавказской жел. дороги. Въ этихъ цѣляхъ населеніе съ готовностью приметъ участіе въ финансированіи проектируемаго П. Н. Перцовымъ предпріятія. Линія Армавиръ-Туапсе настоятельно необходима для плодороднѣйшаго края и для его сельско-хозяйственной промышленности, нынѣ переживающей весьма трудное время, главнымъ

образомъ, какъ это было указано, вельдетнѣ отсутствія возможности вести правильныя коммерческія сношенія.

Засимъ нельзя оставлять безъ вниманія и указываемыя предпринимателемъ Майкопскія нефтяныя мѣсторожденія. Очевидно, что безъ желѣзной дороги не будетъ и нефти, мѣсторожденія коей несомнѣнно имѣются и заявки площадей идутъ, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей справки Кубанскаго Областного Правленія (отъ 17 января 1908 г., № 2710) о томъ, что „въ настоящее время различнымъ лицамъ выданы дозволительныя свидѣтельства на право производства развѣдокъ залежей нефти въ юртахъ станицъ Нефтяной, Ширванской, Хадыжинской, Кабардинской и Апшеронской на площади размѣромъ приблизительно около 12.000 „десятинъ, причемъ развѣдочныя работы на нѣкоторыхъ развѣдочныхъ площадяхъ закончены и въ „Областное Правленіе поступили ходатайства о производствѣ 31 отвода для эксплуатаціи нефти. Кромѣ „того изъ юртовъ ст. Нефтяной, Ширванской и Хадыжинской вымежевано и сдано въ аренду для „добычи нефти по одному десятидесятиному участку, „изъ которыхъ на одномъ производится отпускъ „нефти“.

Относительно проектируемыхъ Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги Майкопъ-Васюринской и Армавиръ-Каладжинской вѣтвей А. Д. Переяславскій заявилъ, что населеніе трехъ отдѣловъ, приславшихъ въ Комиссію своихъ представителей, отрицаетъ серьезную пользу отъ ихъ осуществленія.

Общій характеръ строенія мѣстности въ разсматриваемомъ районѣ таковъ, что только линія, пересѣкающая водораздѣлы, можетъ обеспечивать за дорогою широкій торговый районъ. Рѣчки текутъ приблизительно параллельно и довольно близко другъ отъ друга, переправы черезъ нихъ настолько затруднительны, что линія, проходящая, какъ вѣтвь Васюринская-Майкопъ, вдоль одной изъ нихъ, является почти недоступной для грузовъ другихъ долинъ.

Сооруженіе ихъ отложить на неопредѣленное время осуществленіе Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги и на много лѣтъ заставить населеніе переплачивать за излишній пробѣгъ грузовъ на Новороссійскъ и заставить нести тѣ же убытки при вывозѣ своихъ продуктовъ черезъ Новороссійскъ, что и нынѣ. Въ виду всѣхъ изложенныхъ соображеній населеніе категорически высказывается противъ сооруженія указанныхъ вѣтвей.

Къ изложенному заявленію присоединились и прочіе представители станицъ Кубанской области.

Съ своей стороны Представитель Намѣстника Его Величества на Кавказѣ, ст. сов. В. В. Ники-

тинъ, подтвердивъ, слышанныя Коммиссіею соображенія, доложилъ, что Намѣстникъ Его Императорскаго Величества на Кавказъ, графъ И. И. Воронцовъ-Дашковъ полагаетъ, что лишь линія Армавиръ-Майкопъ-Туансе является широко удовлетворяющей экономическимъ нуждамъ Закубанья.

Къ изложенному всецѣло присоединился тайн. сов. Котляревскій отъ имени представляемаго имъ Главнаго Управленія Казачьихъ войскъ.

Представитель майкопскаго городского общественнаго управленія, городской голова С. И. Ивановъ, заявляя, что онъ всецѣло поддерживаетъ проектъ П. Н. Перцова, просилъ принять во вниманіе интересы города Майкопа.

Въ Майкопѣ находится управленіе Майкопскаго Отдѣла, населеніе его достигло до 42.000 душъ и вмѣстѣ съ тѣмъ городъ этотъ около 5 мѣсяцевъ бываетъ, вслѣдствіе бездорожья, отрѣзанъ отъ всего. Нельзя не прійти ему на помощь и помощь эта должна выразиться въ проведеніи основной линіи желѣзной дороги черезъ Майкопъ. Сооруженіе вѣтви къ Васюринской или къ Бѣлорѣченской менѣе удовлетворяло бы интересы населенія, чѣмъ проведеніе черезъ городъ магистральнаго пути. Такъ, направленіе линіи на Бѣлорѣченскую и присоединеніе Майкопа къ магистральной линіи посредствомъ этой вѣтви, несомнѣнно повлекло бы за собой уменьшеніе его коммерческаго значенія за счетъ роста станицы Бѣлорѣченской. Въ виду этого населеніе, ходатайствуя о проведеніи линіи Армавиръ-Майкопъ-Туансе, полагаетъ, что сооруженіемъ вѣтви будетъ нанесенъ извѣстный ущербъ интересамъ ихъ города.

Затѣмъ слово было предоставлено представителю г. Екатеринодара Ф. А. Щербинѣ, который поддерживая проектъ Общества Владикавказской жел. дороги, объяснилъ такое отношеніе свое къ разсматриваемымъ проектамъ тѣмъ, что для г. Екатеринодара выгоднѣе соединеніе степной части Кубанской области съ горами, чѣмъ сооруженіе Армавиръ-Туапсинской дороги. Вѣтви разумѣется выгоднѣе и чѣмъ больше ихъ будетъ, тѣмъ лучше; кромѣ того вблизи города имѣется и вполне оборудованный портъ Новороссійскъ, а потому городу нѣтъ никакой надобности ходатайствовать о постройкѣ второго порта въ Туансе, который, собственно говоря, и бухты хорошей не имѣетъ. Для Екатеринодара необходима вѣтка къ Майкопу, которая приблизила бы его къ лѣсному району и о сооруженіи этой вѣтви городъ ходатайствуетъ. Если Общество дастъ цѣлую сеть подъѣздныхъ путей, то область будетъ болѣе обслужена и гораздо больше поднимутся производительныя силы края.

Представитель г. Туансе А. Н. Кривенковъ высказался за проектъ П. Н. Перцова, отмѣтивъ тѣ новые грузы, которые способно дать дорогъ Арма-

вирь-Майкопъ-Туапсе лишь часть Кубанской области — Закубанье.

Такъ, въ Майкопскомъ, Лабинскомъ и Баталпашинскомъ отдѣлахъ Закубанья всего земли 4.053.000 десятинъ, изъ нихъ удобной 2.475.000 дес., а засѣвается менѣе 800.000 дес., что прямо указываетъ на огромное количество пустующихъ земель, вслѣдствіе отдаленности ихъ отъ жел. дороги, такъ какъ допустить мысль, что больше $\frac{2}{3}$ всего количества занято усадьбами станицъ, огородами и выгонами, конечно нельзя. Для характеристики богатства края А. Н. Кривенковъ доложилъ Коммисіи справку Кубанскаго областного статистическаго комитета о количествѣ хлѣба всѣхъ родовъ собраннаго въ Майкопскомъ, Лабинскомъ и Баталпашинскомъ отдѣлахъ въ урожай 1906 г., и о количествѣ избытковъ хлѣба въ названныхъ отдѣлахъ:

	Майкопскій.	Лабинскій.	Баталпашинскій.	Всего.
Собрано хлѣба ¹⁾	1.762.952	3.267.230	1.002.163	6.032.345
Избытокъ хлѣба ¹⁾	798.899	2.103.818	280.415	3.183.132

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что свободныхъ остатковъ хлѣбовъ по этимъ свѣдѣніямъ осталось около 3.183.000 четвертей десятипудоваго вѣса, т. е. около 31 мил. пудовъ хлѣбныхъ грузовъ. При этомъ, наблюдая данныя объ урожаяхъ за пять лѣтъ, напримѣръ, съ 1898 г. по 1905 г., усматривается что увеличеніе сбора хлѣба по всей Кубанской Области за эти шесть лѣтъ доходило до 10,66% въ годъ. По даннымъ за 1905 годъ (Календарь „Справочникъ“ за 1907 г.) изъ всего свободного остатка зерновыхъ хлѣбовъ по Кубанской Области (11.348.938 четвертей) приходилось на Майкопскій, Лабинскій, Кавказскій (примѣрно $\frac{1}{4}$ его часть) и Баталпашинскій отдѣлы около 3.266.427 четвертей, т. е. около 30%. Значеніе желѣзной дороги для такого края огромно.

Далѣе возвращаясь къ новымъ грузамъ, которые вызоветъ желѣзная дорога, А. Н. Кривенковъ отмѣтилъ, что предполагаемый къ сооруженію въ г. Туапсе фирмою А. Б. Эллерсъ заводъ портландскаго цемента, лишь при условіи проведенія Армавирь-Майкопъ-Туапсинской желѣзной дороги будетъ оборудованъ на ежегодную производительность до 5.500.000 п. цемента въ годъ, изъ коихъ около половины будетъ направляться по желѣзной дорогѣ для нуждъ степнаго Кавказа. Контракты на землю заключены и фирма уже нѣсколько лѣтъ платитъ арендную плату обществу станицы Вельяминовской.

Засимъ, уже въ настоящее время имѣется въ районѣ линіи нефтяная скважина дающая до 1.000 пудовъ нефти въ сутки, а это даетъ основаніе предполагать, что съ проведеніемъ дороги начнется болѣе

¹⁾ Всѣ данныя приведены въ четвертяхъ десятипудоваго вѣса.

широкая разработка майкопскихъ нефтяныхъ мѣсто-
рожденій. Наконецъ, проектируемая желѣзная дорога
прорѣжетъ до 600.000 десятинъ казачьихъ лѣсовъ,
проходя ими 110 верстъ; если первая 40 верстъ
пути отнести къ Майкопу, то все же остается
еще 70 верстъ пути по лѣсу нетронутому, пропа-
дающему для казаковъ даромъ и притомъ въ то
время, когда Крымское побережье и Одесса пла-
тятъ по 60 руб. за кубъ дровъ и когда сами казаки
въ Армавирѣ и вообще по степямъ платятъ отъ 35
до 60 руб. за кубъ. Спросъ на шпалы за границу,
дрова и колья въ Крымъ, подпорки для шахтъ—
огромный и эксплуатація лѣсовъ на этихъ 70 вер-
стахъ будетъ особо давать ежегодно не менѣе
5.000.000 пуд. грузовъ. Въ заключеніе А. Н. Кривен-
ковымъ была доложена Коммисіи, что г. Туапсе
готовъ идти на жертвы съ своей стороны для осущест-
вленія проекта П. Н. Перцова въ подтвержденіе чего
была передана г. Предсѣдательствующему нижеслѣ-
дующая телеграмма изъ Туапсе: „Журналъ экстреннаго
засѣданія 2 декабря 1903 г. № 24 о безплатномъ
отчужденіи порту сохранилъ силу подтверждаемъ.
(Слѣдуютъ подписи заступающаго старосту Бѣляева
и 11 уполномоченныхъ).“

Къ изложенному представитель г. Туапсе про-
силъ разрѣшенія добавить, что проектируемый портъ
въ Туапсе совершенно не подверженъ борѣ, явленію
особенно часто посѣщающему Новороссійскъ, а именно,
согласно труду Коростелева „Новороссійская бора“
(VIII серия записокъ Императорской Академіи Наукъ,
по физ.-мат. отд. т. V, № 2-й), „среднимъ числомъ
въ году въ Новороссійскѣ бываетъ 46 дней съ
сѣверо-восточной бурей“. Многочисленные случаи
обмерзаній и гибели тамъ судовъ общеизвѣстны.
Помимо этого недостатка Новороссійскъ отличается
и другими неудобствами: крутые уклоны пути отъ
ст. Тонельной, отдаленность зернохранилищъ отъ
пристаней и недостатокъ мѣстъ для вагоновъ— все
это дурно отражается на работѣ порта и здѣсь
главная причина постоянныхъ огромныхъ залежей,
считанныхъ по станціямъ и еще большихъ—за ихъ во-
ротами, несчитанныхъ. Благодаря системѣ стягиванія
всего къ Новороссійску съ его неудобствами, край
несетъ колоссальные убытки и не допроизводитъ; съ
другой стороны, благодаря вынужденной необходи-
мости подвозить хлѣбъ къ станціямъ за сотни верстъ
по грязи при безснѣжьи, населеніе Закубанья, давая
Государству свободнаго избытка хлѣба около 32 мил.
пудовъ, само бѣднѣетъ, а по горнымъ станицамъ
начало и вымирать. Всему этому должна помочь
Армавиръ-Туапсинская жел. дорога, доходъ отъ
которой при самыхъ осторожныхъ подсчетахъ вѣро-
ятно опредѣлится въ суммѣ, достаточной для по-
крытія расходовъ по постройкѣ какъ самого пути
такъ и всѣхъ портовыхъ сооружений.

Присоединяясь къ высказаннымъ взглядамъ, Членъ Государственной Думы И. А. Гуаданини указалъ, что общія соображенія приводятъ его къ тому же выводу. А именно одного взгляда на крайне высокіе доходы Общества Владикавказской дороги достаточно, чтобы утверждать, что въ данномъ краѣ рядомъ съ предприятиями Общества могутъ работать съ пользою для Кавказа и для себя желѣзнодорожныя предприятия и другихъ Обществъ. За сооруженіе при помощи новаго Общества Армавиръ-Туапсинской жел. дороги говорятъ и интересы Черноморскаго побережья. Побережье только 5—6 лѣтъ стало развиваться, а уже появилось огромное количество фруктовъ, которые не могутъ попасть въ Россію черезъ Новороссійскъ, гдѣ происходитъ перегрузка и гдѣ они гниютъ и пропадаютъ. Та же судьба ихъ постигла бы въ случаѣ перегрузки съ узкоколейной вѣтки Туапсе-Афипская на магистраль.

Для развитія побережья его необходимо соединить съ хлѣбомъ. Рабочіе не могутъ жить при таковой дороговизнѣ хлѣба, а именно на 60—70 коп. дороже чѣмъ въ Майкопѣ, на примѣръ, при цѣнѣ муки въ Майкопѣ около 1 р. 30 к., на побережьи она стоитъ 2 рубля. Это обстоятельство отражается въ затрудненіяхъ испытываемыхъ хозяевами по приисканію рабочихъ рукъ. Ясно, что благосостоянію края можетъ удовлетворить только проектируемая дорога, дающая именно доступъ дешевому хлѣбу изъ богатаго хлѣбороднаго района на побережье, вѣтви же могутъ содѣйствовать, быть можетъ, лишь благосостоянію Общества Владикавказской жел. дороги.

По поводу постройки одной изъ этихъ вѣтвей, а именно Армавиръ - Каладжинской двумя лицами было сдѣлано слѣдующія замѣчанія: представитель станицы Сторожевой, Баталпашинскаго отдѣла, І. К. Колесниковъ будучи мѣстнымъ жителемъ указалъ, что въ сооруженіи участка вѣтки Каладжа-Лабинская не представляется надобности, такъ какъ дорога, проходя по берегу р. Лабы, представляетъ изъ себя природой устроенное превосходное шоссе удобное для проѣзда даже въ ненастное время года. Кромѣ того районъ линіи за Каладжинскою незначителенъ, ибо вокругъ нея идутъ весьма трудно проходимые перевалы: приходится до восьми паръ воловъ запрягать чтобы перевести пустую арбу.

Другое замѣчаніе по поводу этой же вѣтви послѣдовало со стороны представителя станицы Вознесенской С. И. Болтенкова, который высказывался наоборотъ за сооруженіе сей вѣтви, но лишь въ нѣсколько иномъ направленіи, а именно по долину р. Чамлыка, по которому расположены такія богатые станицы какъ Вознесенская и Упорная: въ первой, на примѣръ, 114 паровыхъ молотилокъ и во второй около 100.

Затѣмъ, лѣса, лежащіе за Упорной хуже лѣсовъ лежащихъ къ югу отъ Каладжинской, но они ближе и ихъ легче брать, чѣмъ за Каладжинской.

Приглашенный въ засѣданіе Коммиссіи Ейскій городской голова В. В. Ненашевъ по поводу предложенія Общества Владикавказской жел. дороги о сооруженіи вѣтви Ейскъ - Куцевка объяснилъ, что предложеніе это не отвѣчаетъ мѣстнымъ интересамъ. Если прежде городъ соглашался на это направленіе, то во первыхъ, потому, что не было другого болѣе выгоднаго предложенія, а во вторыхъ, потому, что у города не было и порта; Владикавказское же Общество обязывалось устроить и портъ. Теперь портъ есть и въ 1905 г. онъ законченъ постройкой. Городу нужна дорога на Сосыку и значеніе ея для прорѣзываемой мѣстности получило полное освѣщеніе въ Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, разсматривавшей 12 Января с. г. вопросъ объ ея сооруженіи. Правленіе Общества внесло свое предложеніе о вѣтви Ейскъ - Куцевка послѣ засѣданія вышесказанной Коммиссіи 12 Января с. г., хотя городъ велъ рѣшительные переговоры съ Правленіемъ Общества еще въ 1898 г. и результатомъ этихъ переговоровъ было согласіе его построить Ейскую дорогу и портъ въ трехлѣтній срокъ. Соглашеніе это было одобрено Коммиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1899 г., но и послѣ этого дѣло не получило практическаго разрѣшенія, хотя эта линія требуется жизненными интересами населенія, поддерживается Намѣстникомъ Его Императорскаго Величества на Кавказѣ, Главнымъ Управленіемъ Казачьихъ войскъ и единогласно одобрена Коммиссіею въ засѣданіи 12 Января. Вслѣдствіе изложеннаго городъ ходатайствовалъ бы избавить его отъ опеки Общества Владикавказской ж. д., до сихъ поръ не удовлетворившаго ни одного его ходатайства и сохранить въ силѣ заключеніе Коммиссіи 12 Января с. г.

Выслушавъ изложенныя заявленія мѣстныхъ лицъ, Предсѣдательствующій обратился къ присутствовавшему въ засѣданіи Предсѣдателю Высочайше учрежденнаго Совѣщанія для обсужденія мѣропріятій по развитію Черноморскаго побережья Кавказа и просилъ Статсъ - Секретаря А. С. Ермолова подѣлиться съ Коммиссіею своими соображеніями по проектамъ П. Н. Перцова и Общества Владикавказской желѣзной дороги въ качествѣ лица близко знающаго положеніе и нужды западнаго Кавказа.

Начавъ съ оцѣнки вѣтокъ проектируемыхъ Обществомъ Владикавказской ж. д., Статсъ-Секретарь А. С. Ермоловъ обратилъ вниманіе Коммиссіи на значеніе, которое имѣетъ каждая изъ нихъ для Кубанской области.

По мнѣнію Статсъ-Секретаря А. С. Ермолова ни

одна изъ проектируемыхъ вѣтокъ не будетъ удовлетворять мѣстнымъ интересамъ въ той мѣрѣ какъ это было бы желательно. Такъ, на примѣръ, Армавирь-Каладжинская вѣтвь, углубляясь въ горы по долинѣ рѣки Лабы, оставляетъ совершенно въ сторонѣ богатый хлѣбородный районъ и имѣетъ ограниченное, чисто мѣстное значеніе. Вторая изъ проектируемыхъ вѣтвей Майкопъ-Васюринская—лишь нѣкоторую свою часть пройдетъ по району настоятельно нуждающемуся въ желѣзнодорожномъ сообщеніи. Статсъ-Секретарь А. С. Ермоловъ затруднялся бы согласиться съ тѣмъ, что сооруженіе этой вѣтви могло бы быть оправдываемо какими либо иными мотивами, на примѣръ, какъ это было указываемо въ настоящемъ засѣданіи, интересами г. Екатеринодара. Населеніе этого города едва ли получить какія либо выгоды, въ случаѣ сооруженія этой вѣтви,—болѣе дешеваго хлѣба она не дастъ и новые хлѣбные грузы, лишь проходя черезъ этотъ городъ въ Новороссійскъ, мало повліяютъ на его торговые обороты. Равнымъ образомъ едва ли городъ выиграетъ что либо съ сооруженіемъ вѣтви въ отношеніи снабженія населенія лѣсными матеріалами. Для того, чтобы это послѣдовало нужно, чтобы линія больше захватывала лѣсныхъ площадей. Васюринская же вѣтка, упираясь въ Майкопъ весьма мало касается лѣса, вѣрнѣе даже не доходить до него, а потому едва ли есть основаніе ожидать, чтобы при этихъ условіяхъ въ Екатеринодарѣ значительно понизились цѣны на лѣсные матеріалы.

Третья проектируемая вѣтвь—Афипская-Туапсе имѣетъ цѣлью обслуживать интересы г. Туапсе и Черноморскаго побережья. Этимъ же интересамъ будетъ служить и линія проектируемая П. Н. Перцовымъ. Сопоставляя значеніе обоихъ путей имѣющихъ общую исходною точкою г. Туапсе—узкоколейную вѣтвь къ ст. Афипской и ширококолейной линіи къ г. Армавиру, нельзя не отмѣтить безспорныя преимущества ширококолейной дороги надъ узкоколейной вѣткой. Своеобразныя условія эксплуатаціи, проектируемая Обществомъ Владикавказской ж. д. (прекращеніе движенія поѣздовъ ночью, пріостановка движенія поѣздовъ во время мятели, пріемъ и выдача грузовъ среди перегоновъ и т. д.), будутъ сопряжены съ извѣстными неудобствами какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія. Наконецъ обязательная при узкоколейной вѣтви перегрузка на магистраль будетъ очень стѣснительна для мѣстныхъ садоводовъ, такъ какъ большинство грузовъ состоитъ изъ товаровъ, которые совершенно не терпятъ перегрузки.

Для окрестностей Туапсе обѣ линіи имѣютъ болѣе или менѣе одинаковое значеніе, но переваливъ черезъ хребетъ, одна линія (на Армавиръ) имѣетъ

серьезное значеніе съ точки зрѣнія удовлетворенія интересамъ края, другая же линія (на ст. Афипскую)—никакого.

Въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ Обществомъ Владикавказской ж. д. вѣтокъ, получится единственное въ мірѣ направленіе грузового движенія: грузы вмѣсто того, чтобы направляться къ порту, сперва будутъ направляться отъ моря въ глубь материка для того, чтобы уже потомъ направиться обратно къ морю. Весь этотъ перепробѣгъ ляжетъ тяжелымъ убыткомъ на населеніе. Тогда какъ въ случаѣ постройки Армавирь-Туапсинской ж. д. получается естественное передвиженіе грузовъ по направленію къ порту. Сверхъ сего надлежитъ отмѣтить соображеніе, что исчисляемый въ суммѣ около 750.000 р. ежегодный убытокъ Владикавказской ж. д. отъ отвлечения грузовъ на новую линію, оставаясь въ рукахъ населенія, составитъ сбереженіе равное капиталу въ 15.000.000 р. и это соображеніе, эти выгоды населенія не могутъ допускать колебанія въ выборѣ между предложеніями П. Н. Перцова и Общества Владикавказской ж. д.

Производительныя силы края громадны—такъ за послѣднія пять лѣтъ, при отсутствіи дорогъ, вывозъ и ввозъ товаровъ возросъ почти на 20⁰%. Этого обстоятельства нельзя не имѣть въ виду при разсмотрѣннн вопроса о постройкѣ новой линіи въ Кубанской области, такъ какъ Армавирь-Туапсинская дорога вызоветъ еще болѣе усиленный ростъ экономической жизни края.

Въ связи съ вопросомъ о постройкѣ Армавирь-Туапсинской ж. дороги получаютъ большой интересъ мѣсторожденія нефти въ Майкопскомъ районѣ.

Вопросъ этотъ подробно разработанъ Статсъ-Секретаремъ А. С. Ермоловымъ въ прилагаемой при семъ (Приложеніе III) запискѣ о Майкопскомъ нефтяномъ районѣ.

Изъ нея усматривается, что нахожденіе здѣсь нефти фактъ въ дѣйствительности не новый, но лишь въ послѣднее время, благодаря изслѣдованіямъ горнаго инженера Винда, на этотъ районъ обращено серьезное вниманіе и уже начаты не только развѣдочныя работы, но многими фирмами, получившими здѣсь отводы, приступлено уже къ буренію¹⁾. Отдаленность этого края отъ крупныхъ центровъ потребленія, трудность перевозки, конкуренція со стороны другихъ мѣсторожденій, находящихся въ лучшихъ

¹⁾ Нижеслѣдующія лица приобрѣли нефтеносныя площади путемъ заявокъ: Бунге, Палазковскій, „Бакинское Нефтепромышленное Общество“ Горязинъ и К^о. Насл. Селитрянникова и др. Въ сентябрѣ прошлаго года на промыслѣ Насл. Селитрянникова, между станицами Нефтяной и Ширванской, изъ скважины глубиною въ 28 саж. забилъ фонтанъ, выбрасывающій нефть 8 разъ въ сутки и дающій въ 24 часа до 1.000 пуд. легкой нефти (0,864) очень хорошаго качества.

условіяхъ, дѣлають добываніе здѣсь нефти очень ограниченнымъ. Эти неблагоприятныя условія усилились съ тѣхъ поръ, какъ нефть Бакинская и Грозненская нашла себѣ свободный выходъ къ Черному морю по желѣзнымъ дорогамъ Баку-Поти-Батумъ и Грозный-Новороссійскъ.

Извѣстно, что залежи нефти обѣщаютъ быть тѣмъ богаче, чѣмъ большаго развитія достигнуть пласты нефтеносныхъ песковъ (неглинъ) и чѣмъ они болѣе мощны. Условія, отъ которыхъ зависитъ успѣхъ эксплоатаціи нефтяныхъ мѣсторожденій, имѣющіеся въ наличности на Апшеронскомъ полуостровѣ и дѣлающія Бакинскій районъ промышленнымъ центромъ пока единственнымъ въ мірѣ, полностью встрѣчаются и въ нефтяномъ бассейнѣ Майкопа, по крайней мѣрѣ въ нѣкоторыхъ его частяхъ. Изысканіями г. Винда установлено, что Майкопское мѣсторожденіе нефти тянется судя по обнаруженнымъ въ немъ естественнымъ выходамъ нефтеносныхъ пластовъ и ключей на протяженіи 25—30 верстъ. Толщина пластовъ нефтеноснаго песку или песчанистой глины, пропитанной нефтью, достигаетъ иногда нѣсколькихъ сажень; что касается толщины всего нефтеноснаго слоя Майкопскаго района, то г. Винда опредѣляетъ его въ 570 саж.

Важное преимущество Майкопскихъ мѣсторожденій состоитъ въ томъ, что въ то время какъ Бакинскіе и Грозненскіе источники, единственно эксплоатируемые теперь на Кавказѣ, находятся—первые на разстояніи 842 вер., вторые—на разстояніи 750 вер. отъ Чернаго моря, Майкопскіе же всего въ 70 вер. отъ него и будутъ имѣть обезпеченный выходъ въ портъ Туапсе, который нынѣ значительно расширяется.

Если надежды возлагаемыя на Майкопскій нефтяной районъ, оправдаются, то и проектированная желѣзно дорожная линія, долженствующая пересѣчь этотъ районъ и связать его съ Чернымъ моремъ, получитъ громадное не только мѣстное, но и гораздо болѣе широкое, государственное значеніе, особенно при настоящемъ кризисѣ въ нефтяномъ дѣлѣ, подъемѣ продажныхъ цѣнъ на нефть и керосинъ и недостаточности Бакинскихъ и Грозненскихъ мѣсторожденій для удовлетворенія все возрастающихъ потребностей въ этомъ горючемъ матеріалѣ всей нашей промышленности вообще.

Очевидно, что проектируемая Обществомъ Владикавказской ж. д. вѣтви никакого значенія для этой зарождающейся промышленности имѣть не могутъ.

Такимъ образомъ совокупность всѣхъ изложенныхъ соображеній заставляютъ Статсъ-Секретаря А. С. Ермолова, категорически высказаться за желательность сооруженія линіи отъ Армавира до Туапсе, т. е. именно въ томъ направленіи, въ коемъ эта линія и

была намѣчена къ постройкѣ Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 13 Августа 1903 года.

Присутствовавшій въ засѣданіи почетный лейбъ-хирургъ Е. В. Павловъ, причисляя себя къ числу сторонниковъ сего проекта, указалъ, что линія эта несомнѣнно будетъ имѣть значеніе и въ санитарномъ отношеніи, а именно она доставитъ возможность пользоваться климатическимъ леченіемъ людямъ средняго достатка, къ коему принадлежитъ большинство больныхъ. Сѣверное море слишкомъ холодно, побережная полоса Крыма мала, самый переѣздъ или дорогъ или сопряженъ съ неудобствами. Черноморское побережье не хуже Крымскаго, но сообщеніе съ нимъ крайне затруднено, въ особенности же для больныхъ. Настоящая потребность и задача для врачей благополучно направлять больныхъ туда, и эту задачу разрѣшаетъ не узкоколейная Туапсе-Афипская вѣтка, а ширококолейная Армавиръ-Туапсинская жел. дорога. Эта же дорога позволить больнымъ средняго достатка прошедшимъ курсъ леченія на группахъ Минеральныхъ Водъ закончить свое леченіе не въ Крыму, переѣздъ куда обходится очень дорого, а на Черноморскомъ побережьи.

Дополнительныя заявленія предпринимателей.

Засимъ слово было предоставлено предпринимателямъ, которые дали по поводу представленныхъ проектовъ слѣдующія дополнительные объясненія:

Инж. п. с. П. Н. Перцовъ, исходя изъ положенія, что каждое предпріятіе должно быть оцѣниваемо со стороны осуществимости и его цѣлесообразности просилъ Коммиссію остановить свое вниманіе, насколько предпріятіе Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги отвѣчаетъ этимъ условіямъ.

Выступая впервые со своимъ самостоятельнымъ предложеніемъ П. Н. Перцовъ, не желая, чтобы были какія либо сомнѣнія въ томъ, что онъ можетъ выполнить это предпріятіе, привелъ нижеслѣдующій перечень главныхъ подрядныхъ работъ выполненныхъ имъ въ товариществѣ съ Лепенинымъ.

Въ 189 ² / ₃ г. построена	Лебедянь-Елецкая вѣтвь	протяженіемъ 75 верстъ, стоимостью 2 ¹ / ₂ мил. руб.
" 189 ⁴ / ₅ "	уч. на Екатеринбургъ-Челябинской линіи	" 167 " " 3 ¹ / ₂ " "
" 189 ⁶ / ₇ "	уч. за Красноярскомъ на Сред.-Сиб. ж. д.	" 78 " " 1 ¹ / ₂ " "
" 189 ⁸ / ₉ "	Симбирская вѣтвь	" 155 " " 3 " "
" 1900 "	Тимирязево-Нижегородская линія	" 285 " " 4 ¹ / ₂ " "
" 190 ⁴ / ₅ "	уч. на Бологое-Полоцкой линіи	" 70 " " 4 ¹ / ₂ " "
" 189 ² / ₃ "	выполнено различныхъ работъ на Моск.-Кіево-Воронежской ж. д.	" " " 1 ¹ / ₂ " "
" 189 ⁶ / ₇ "	" " " Ник. и Моск. Окруж.	" " " 1 " "

Итого предпринимателемъ выполнено около 830 в. постройки, стоимостью около 22 мил. рублей, что можетъ служить извѣстной гарантіей его опытности и

знанія дѣла. Приступивъ къ настоящему проекту предпринимателемъ были произведены съ инж. п. с. Е. Д. Вурцелемъ изысканія Армавиръ - Туапсинской линіи, которыя выяснили, что дорога эта можетъ быть осуществлена съ затратой значительно меньшихъ средствъ, чѣмъ это предполагалось по проекту Общества Владикавказской жел. дороги. Реализація необходимыхъ средствъ повидимому можетъ почитаться обеспеченной; по крайней мѣрѣ у него, Перцова, имѣются серьезныя предложенія на реализацію не только акціонернаго, но и облигаціоннаго капиталовъ Общества.

Что же касается цѣлесообразности этого предпріятія, то предпринимателя, лично обследовавшаго намѣченный путь, поразила крайняя, неотложная и очевидная необходимость въ постройкѣ этой дороги. Дѣло ясное и правое и эта сторона дѣла заставила его взяться за него. Представители мѣстнаго казачества, имѣвшіе счастье представляться Его Императорскому Величеству передали Его Величеству, что дорога эта имъ необходима и что они будутъ хозяевами дороги.

Съ этимъ взглядомъ нельзя не согласиться и нельзя не идти на встрѣчу такимъ намѣреніямъ. Въ этихъ цѣляхъ при переговорахъ съ иностранными банкирами было предусматриваемо, чтобы акціи могли быть переданы предпринимателю для размѣщенія ихъ среди мѣстнаго населенія.

Предпріятіе отвѣчаетъ двумъ главнымъ требованіямъ осуществимости и цѣлесообразности.

При всемъ этомъ нельзя упускать изъ виду, что въ этотъ проектъ входитъ факторъ значительно осложняющій все предпріятіе: Съ сооруженіемъ желѣзной дороги тѣсно связано сооруженіе порта въ Туапсе. Очевидно, что пользы отъ желѣзнодорожной линіи, упирающейся въ портъ, можно ожидать лишь въ томъ случаѣ, если, одновременно съ окончаніемъ желѣзной дороги, самый портъ, къ которому она ведетъ, приводится въ соотвѣтствіе съ вновь открывающимся способомъ доставки къ морю грузовъ. Неоднократно уже было испытано, что въ случаѣ упущенія этого существеннаго условія, желѣзная дорога, вызвавъ новый приливъ грузовъ, которые не находятъ засимъ необходимыхъ приспособленій къ нагрузкѣ на суда, не только не оказываетъ полезнаго вліянія на прорѣзываемый ею край, но наноситъ ему существенный вредъ возбужденіемъ надеждъ и ожиданій, не находящихся себѣ удовлетворенія. Въ виду этого предприниматель готовъ идти на всякія соглашенія съ Правительствомъ. Если бы признано было желательнымъ оборудовать портъ средствами и распоряженіемъ казны, то предприниматель ходатайствовалъ бы, чтобы всѣ оборудованія были произведены ко времени окончанія сооруженія линіи Армавиръ-Туапсе. Въ случаѣ, если бы къ этому встрѣтились со сто-

роны казны какія либо затрудненія, предпринима-
тель предлагаетъ реализовать необходимый на пере-
устройство порта капиталъ и затѣмъ: либо само Об-
щество произведетъ эти работы, либо передастъ оз-
наченный капиталъ для сей цѣли Правительству.
Какъ при той, такъ и при другой комбинаціи, усло-
вія, на которыхъ Общество приметъ на себя обяза-
тельство относительно порта, должны быть установ-
лены особымъ соглашеніемъ Правительства съ Обще-
ствомъ, при чемъ, сущность соглашенія по сему пред-
мету будетъ заключаться, главнымъ образомъ, въ
опредѣленіи размѣра капитала, въ установленіи усло-
вій погашенія сего капитала и оплаты онаго извѣст-
нымъ процентомъ интереса. Само собою разумѣется,
что при передачѣ указаннаго капитала въ распо-
ряженіе Правительства, неперемѣннымъ условіемъ
должно быть обязательное окончаніе устройства порта
къ сроку, который будетъ назначенъ для окончанія
сооруженія желѣзной дороги.

Повѣренный П. Н. Перцова, инж. п. с. А. А. Буб-
ликовъ и инж. п. с. Е. Д. Вурцель освѣтили затро-
нутый выше вопросъ объ уменьшеніи первоначальной
расцѣпной вѣдомости Армавиръ-Туапсинской ж. д.,
составленной Обществомъ Владикавказской ж. дороги.
Результаты дополнительныхъ изысканій произведен-
ныхъ Е. Д. Вурцелемъ и расцѣпной вѣдомости
Общества Владикавказской жел. дороги представляются
въ слѣдующемъ видѣ:

	По проекту:		Болѣе (+) или менѣе (-) рас- цѣпки П. Н. Пер- цова.
	П. Н. Перцова.	О-ва Влад. жел. дор.	
Длина главной линіи	232 вер.	231 вер.	— 1
„ запасныхъ путей	35 „ (15%)	57 „ (25%)	+ 22
„ карьерныхъ „	—	6 „	+ 6
	267 „	294 „	+ 27
поверстныя стоимости:			
Глава II Земляное полотно . .	17.513 р.	32.160 р.	+ 14.647 р.
„ III Искусств. сооруж. . .	28.312 „	27.083 „	— 1.229 „
Итого по гл. II и III	45.825 „	59.243 „	+ 13.418 „
I. Отчужденіе имуществъ . . .	2.164 „	4.381 „	+ 2.217 „
Итого по гл. I, II и III . . .	47.989 „	63.624 „	+ 15.635 „
IV. Верхнее строеніе	12.385 „	16.255 „	+ 3.870 „
V. Принадлежности пути . . .	176 „	192 „	+ 16 „
VI. Телеграфъ	432 „	714 „	+ 282 „
VII. Путевыя постройки	1.446 „	1.665 „	+ 219 „
VIII. Станціонныя постройки . .	7.134 „	11.146 „	+ 4.012 „
IX. Водоснабженіе станцій . . .	1.315 „	3.204 „	+ 1.889 „
X. Принадлежности станцій . .	2.219 „	5.100 „	+ 2.881 „
XII. Общие расходы	7.323 „	8.186 „	+ 863 „
XIII. Расходы посторон. вѣдомствъ	—	1.125 „	+ 1.125 „
Итого по гл. IV—XIII безъ XI .	32.430 „	47.587 „	+ 15.157 „

Итого по лит. А безъ гл. XI . . .	80.419 „	11.211 „	+ 30.792 р.
Итого по лит. В (подв. сост.) . . .	9.532 „	17.100 „	+ 7.568 „
Глава XI приемка, доставка и зап.			
части подвижн. сост.	722 „	—	722 „
Итого по лит. В (обор. капит.) . . .	2.000 „	2.000 „	—
Всего на версту	92.673 „	130.311 „	+ 37.638 р.
Весь строит. капиталъ	21.500 214 „	30.541.145 „	+ 9.040.930 „

Дабы не утруждать вниманія Коммиссіи детальнымъ разсмотрѣніемъ всѣхъ главъ расцѣлочной вѣдомости, достаточно лишь указать на тѣ изъ нихъ, по коимъ оказались наиболѣе крупныя сокращенія.

По главѣ I уменьшеніе поверстной стоимости съ 4.381 р. до 2.164 р. объясняется тѣмъ, что, предприниматель проектируетъ отдѣльную станцію Армавирь, а потому и не потребуются крупные сносы, предвидѣнные по проекту Владикавказской ж. д., проектировавшей развитіе существующей станціи. Равнымъ образомъ и станція Туапсе намѣчена предпринимателемъ на болѣе дешевой землѣ. Кромѣ сего, принята во вниманіе возможность бесплатнаго отвода земли нѣкоторыми владѣльцами. Общіе расходы по главѣ I назначены невысокіе въ виду простоты земельныхъ отношеній: на протяженіи 210 верстъ земля принадлежитъ одному владѣльцу — Кубанскому казачьему войску.

Разница по главѣ II объясняется, прежде всего, тѣмъ, что по расцѣнкѣ Общества Владикавказской жел. дор. въ эту главу включены тоннели, дающіе 11.743 р. на версту и включенные въ расцѣнкѣ П. Н. Перцова въ главу III. Главная доля остающейся разницы въ $(14.647 - 11.743 =) 2.904$ руб. относится къ уменьшенію земляныхъ работъ по главной линіи съ 940 тыс. к. с. до 820 тыс. к. с., что составило на версту 1.785 р.; засимъ, назначеніе на дополнительные земляныя работы, всякаго рода укрѣпленія, дамбы и подпорныя стѣнки, являющееся прямою функціею измѣненія трассы линіи въ смыслѣ ея пониженія, также уменьшило поверстную цѣну на $(\frac{890.013 - 801.140}{232} =) 390$ руб.

Что же касается гл. III, то сопоставленіе обѣихъ расцѣнокъ даетъ слѣдующія данныя для поверстной стоимости искусственныхъ сооружений (включая стоимость тоннелей): по расцѣнкѣ П. Н. Перцова — 28.312 р. и по расцѣнкѣ Общества Владикавказской желѣзной дорога 38.826 р.¹⁾ Разница поверстныхъ цѣнъ въ $(38.826 - 28.312 =) 10.514$ р. объясняется, помимо общаго пониженія отѣтокъ работъ, полученнаго

¹⁾ Для болѣе нагляднаго сопоставленія въ эту сумму включена, перенесенная изъ гл. II стоимость тоннельныхъ работъ. По главѣ III предположено 27.083 р., присоединяя р. 11.743 (стоимость тоннели), получается вышеуказанная сумма въ 38.826 р.

Е. Д. Вурцелемъ, тѣмъ еще, что по проекту Общества Владикавказской жел. дор. не допускалось возведенія насыпей выше 8 сажень высоты и проектировались, взамѣнъ ихъ, каменные виадуки. Это же обстоятельство обусловило и повышеніе средней цѣны куба кладки, ибо въ виадукахъ увеличивается процентное количество облицовки.

По главѣ IV разница поперстныхъ цѣнъ въ (16.255—12.385=) 3.870 р. обуславливается, главнымъ образомъ, тремя причинами. Во-первыхъ, большее на 28 верстъ количество запасныхъ путей по проекту Правленія Владикавказской ж. д. даетъ на версту 1.200 р. Уменьшеніе вѣса рельсовъ и скрѣпленій, дало около 900 р. на версту. Наконецъ, уменьшеніе количества балласта съ 210 по 190 к. б. на версту, также, въ виду отсутствія усиленнаго пассажирскаго движенія, вполне, допустимое, дало, въ связи съ уменьшеніемъ единичной цѣны, около 1.700 руб. на версту.

Сокращеніе главы VIII—станціонныя постройки—съ 11.146 р. до 7.134 руб., или на 4.012 р. на версту, получилось вслѣдствіе того, что линія отнюдь не будетъ имѣть того характера крупной транзитной магистрали, который ей придавало Правленіе Владикавказской ж. д., проектировавшее ее какъ головной участокъ Черноморской жел. дор. Въ связи съ этимъ сокращены расходы (по главѣ X) на устройство электрической централизаціи стрѣлокъ на 175.000 р., шоссированныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ на 84.500 р. и уменьшены оборудованія мастерскихъ на 95.000 р. Естественному сокращенію подверглись и расходы по мебелировкѣ станцій и по ихъ украшенію и огражденію. Въ связи съ измѣнившимся значеніемъ линіи сокращены расходы по приобрѣтенію подвижнаго состава.

Таковы главнѣйшія причины уменьшенія строительной стоимости линіи Армавиръ-Туапсе, насколько правильно это сдѣлано покажетъ дальнѣйшее детальное обсужденіе ея.

Засимъ слово было предоставлено представителю Общества Владикавказской жел. дор. В. Н. Печковскому, объяснившему, что нѣкоторая неполнота представленныхъ Обществомъ данныхъ находитъ себѣ оправданіе въ поспѣшности, съ которой эти данныя были представлены для совмѣстнаго обсужденія съ линією Армавиръ-Туапсе проектируемыхъ Обществомъ вѣтвей. Тѣмъ не менѣе большая часть матеріаловъ могла быть доставлена въ предѣлахъ достаточныхъ для оцѣнки предложенія Общества Владикавказской жел. дороги.

Прежде чѣмъ коснуться нѣкоторыхъ деталей сего предложенія и дать нѣкоторыя объясненія по сдѣлан-

нымъ Обществу упрекамъ, необходимо изложить тѣ общія соображенія, какими Общество руководилось въ отношеніи сооруженія вѣтвей, считая это тѣмъ болѣе необходимымъ и умѣстнымъ, что предположеніе о постройкѣ вѣтвей противопоставляется сооруженію магистрали Армавирь-Туапсе.

Первоначально сооруженная Владикавказская ж. д. имѣла характеръ подъѣзднаго пути къ Азовскому морю въ Ростовѣ, правда, значительнаго протяженія (653 вер.) и до нѣкоторой степени стратегическаго значенія, но, во всякомъ случаѣ, крайне ограниченнаго по грузообороту.

Только съ постройкою линій, къ Новороссійску и Петровску, вся дорога пріобрѣла характеръ крупной магистрали и отчасти транзитнаго пути.

Съ открытіемъ же упомянутыхъ двухъ линій производительность края настолько поднялась, что отправки зернового груза сразу удвоились, а между Каспійскимъ и Чернымъ морями появился серьезный обмѣнъ грузовъ нефтяныхъ, хлопковыхъ и др., а равно создалось кратчайшее по сроку доставки направление для Туркестанскаго и Закаспійскаго края въ сношеніяхъ съ Европейской Россіей, вызвавшее развитіе вообще перевозокъ по Владикавказской желѣзной дорогѣ.

Такіе результаты побудили Правленіе подвергнуть тщательному изученію вопросъ о дальнѣйшемъ развитіи сѣти рельсовыхъ путей на Сѣверномъ Кавказѣ и, намѣтивъ извѣстный планъ, слѣдовать ему.

Построивъ Ставропольскую линію (145 в.), вслѣдъ затѣмъ Общество озаботилось сооруженіемъ линій Тихорѣцко-Царицынской (501 в.) и Петровско-Бакинской (337 в.).

Сѣверный Кавказъ, окаймленный съ одной стороны хребтомъ, рѣзко отдѣляющимъ весь край отъ Чернаго моря, напротивъ, въ остальныхъ своихъ очертаніяхъ и границахъ имѣетъ два моря и нижнія теченія Волги и Дона. Такимъ образомъ построенными линіями, пересекающими край по наибольшимъ протяженіямъ и доходящими до главныхъ выходныхъ пунктовъ, повидимому, представляется и конецъ дальнѣйшему развитію магистралей въ предѣлахъ обслуженныхъ областей и губерній, тѣмъ болѣе, что все таки къ Черному морю, хотя и съ большими жертвами, пробить выходъ черезъ хребетъ, а именно въ Новороссійскъ, гдѣ природою создана глубокая и обширная бухта.

Наряду съ намѣченной еще въ 1894 г. постройкою Царицынской и Бакинской вѣтвей Правленіе, пред-

видѣло сооруженіе цѣлаго ряда подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, представляющихъ сѣть путей второстепеннаго значенія, общимъ протяженіемъ въ 979 верстъ.

Въ самомъ концѣ прошлаго года Правленіе представило въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ соображенія о предстоящемъ усиленіи дороги въ пятилѣтіе и рядомъ съ тѣмъ упомянуло о тѣхъ вѣтвяхъ, которыя, по мнѣнію Правленія, намѣчаются какъ наиболѣе необходимы и возможны къ осуществленію въ тотъ же пятилѣтній срокъ. Къ числу таковыхъ относятся:

I. Майкопская и Каладжинская, всего
общимъ протяженіемъ . . . (162 вер.) 5.810.000 р.

II. Прасковейская и Дивенская (255 „) 5.600.000 „

III. Афицъ-Туапсе узкокол. (115 „) 6.800.000 „

532 вер. 18.210.000 р.

Послѣдняя вѣтвь будетъ не только бездоходна, т. е. не будетъ вырабатывать 0/0 0/0 на капиталъ, но несомнѣнно не будетъ покрывать и эксплуатаціонныхъ расходовъ. Тѣмъ не менѣе Правленіе сознаетъ, что такая жертва необходима въ цѣляхъ воспособленія оживленію Черноморскаго побережья. Прасковейская и Дивенская вѣтки къ разсматриваемому дѣлу не имѣютъ отношенія, а посему остаются Майкопская и Каладжинская.

Нельзя не указать на нѣкоторыя преимущества сихъ вѣтвей передъ магистралію Армавиръ-Туапсе. Во первыхъ, постройка вѣтвей, общей длиною 277 вер., обойдется въ два съ половиною раза дешевле, чѣмъ постройка Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, длиною 232 в. съ отпускнымъ портомъ въ Туапсе и въ два раза дешевле, чѣмъ постройка одной Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги; затѣмъ, постройка вѣтвей можетъ быть выполнена въ теченіе одного года, Армавиръ же Туапсинская жел. дор. потребуетъ для постройки до трехъ лѣтъ, поэтому выгоды, которыя получить край отъ пользованія желѣзнодорожнымъ путемъ появятся, въ случаѣ постройки вѣтвей, на два года раньше; Армавиръ - Туапсинская желѣзная дорога, имѣющая, кромѣ мѣстнаго, существенное транзитное значеніе, не должна значительно отклоняться отъ прямыхъ линій, соединяющихъ Армавиръ, Майкопъ и Туапсе; вѣтви же, значеніе которыхъ исключительно мѣстное, должны и, по мѣстнымъ условіямъ, могутъ быть построены въ такихъ направленіяхъ, чтобы прорѣзать всѣ наиболѣе плодородныя мѣстности Майкопскаго и Лабинскаго округовъ, а въ особенности

мѣстности плодородныя, расположенныя вдали отъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ и только поэтому остающіяся плохо использованными. Поэтому Армавирь-Туапсинская желѣзная дорога, при ея длинѣ въ 232 вер., лишь на протяженіи около 120 вер., прошла бы въ плодородныхъ мѣстностяхъ, а на остальномъ протяженіи—въ гористыхъ бѣдныхъ и, что особенно прискорбно, она прошла бы въ очень большомъ разстояніи отъ обширныхъ, плодороднѣйшихъ, но частью не воздѣланныхъ земель, расположенныхъ въ богатѣйшей по плодородію долиנѣ р. Лабы, тогда какъ вѣтви, направляясь всеѣмъ своимъ протяженіемъ (170 вер.) по плодороднѣйшимъ мѣстностямъ Майкопскаго и Лабинскаго отдѣловъ области, прекрасно обслуживать все самыя удаленныя отъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ плодородныя земли.

Врядъ ли при этихъ условіяхъ правильно было бы отдавать предпочтеніе линіи магистральнаго типа.

Послѣдствіемъ сего неизбежно обезцѣнятся въ значительной степени все устройства какъ Новороссійскаго порта, такъ и двухпутнаго участка примыкающей къ нему линіи. При такихъ условіяхъ Общество Владикавказской жел. дор. понесетъ огромныя потери, и слѣдовательно, будетъ поколеблено его финансовое положеніе. По этому весьма понятно, оно не только не можетъ взяться за сооруженіе Армавирь-Туапсинской линіи, но съ ея постройкою кѣмъ-бы то ни было, очевидно, должно будетъ отрѣшиться отъ всякаго дальнѣйшаго развитія намѣченной сѣти въ районахъ дороги. Такимъ образомъ, если бы Правительство все-таки предпочло осуществить хотя бы черезъ посредство другого Общества или средствами казны Армавирь-Туапсинскую жел. дор., совершенно игнорируя тѣ потери, которыя понесетъ въ этомъ случаѣ казна, какъ заинтересованная въ предпріятіи Общества Владикавказской жел. дор., то въ то же время оно устранить возможность, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ времени, сооруженія подъѣздныхъ путей на всемъ Сѣверномъ Кавказѣ.

Нельзя отрицать, что при дѣйствительномъ выполненіи Туапсинской магистрали и удовлетворительномъ сооруженіи порта въ Туапсе и всеѣхъ устройствъ въ немъ, часть Прикубанскаго района выиграла бы на стоимости доставки хлѣба, такъ какъ при дѣйствующихъ тарифныхъ схемахъ доставка, на примѣръ, отъ Майкопа до Туапсе, противъ Новороссійска, обходилась бы дешевле (2,84 к.), а хлѣбные грузы, нынѣ доставляемые чрезъ Армавирь въ Новороссійскъ, выиграла бы въ тарифѣ 2,21 к. Тѣмъ не менѣе и эти обстоятельства не могутъ, казалось бы, служить поводомъ, къ тому, чтобы при томъ финансовомъ положеніи, въ которомъ находится Россія, допускалась возможность имѣть

для одного и того же района два отпускныхъ порта, при сравнительно незначительномъ разстояніи между ними и огромной стоимости каждаго. По крайней мѣрѣ о стоимости порта можно судить потому, что Новороссійскій портъ обошелся со всѣми устройствами свыше 15 милліоновъ рублей, несмотря на то, что тамъ имѣлась природная и глубокая бухта.

Сверхъ приведенныхъ соображеній нельзя еще упускать изъ виду всю гадательность и, слѣдовательно, рискъ, связанный съ сооруженіемъ порта въ Туапсе, гдѣ даже нѣтъ природной для сего бухты. Если же произойдетъ неудача въ его сооруженіи или значительное промедленіе, то помимо напрасныхъ расходовъ нанесется существенный ущербъ Майкопскому району, которому вмѣсто ожидавшагося имъ удешевленнаго подвоза къ морю на 2,84 коп. противъ направленія Майкопъ - Васюринская - Новороссійскъ, неизбежно придется сообщаться съ моремъ кружнымъ путемъ чрезъ Армавиръ, переплачивая противъ Васюринскаго направленія 3,10 коп. и противъ кратчайшаго пути на Туапсе 5,94 коп. Возможность же такъ или иначе все-таки осуществить направленіе на Туапсе все равно задержать сооруженіе тѣхъ настоятельно необходимыхъ подъѣздныхъ путей, о которыхъ упоминалось выше.

Кромѣ указанныхъ выше вѣтвей въ общихъ предположеніяхъ 1894 г. была предвидѣна постройка вѣтви къ Ейску отъ ст. Кущевка.

Возбужденныя нынѣ предположенія о постройкѣ къ Ейску вѣтви отъ ст. Сосыки представляются Правленію недопустимыми къ осуществленію. Это послѣднее направленіе, являясь равнымъ по протяженію направленію Сосыка-Ростовъ (134 в.), отвлечетъ отъ г. Ростова къ г. Ейску, по подсчетамъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, около 10.975.000 милл. пудовъ транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ по магистрали, въ общемъ имѣющей по тѣмъ же расчетамъ 500 т. р. валового дохода и 300 т. р. чистаго дохода. Не говоря уже о томъ, что съ потерей грузовъ дорога никогда еще не сокращала расходовъ пропорціонально (примѣръ Сызрано-Вяземской ж. д. съ постройкою Рязань-Сызр. ж. д.), нельзя не отмѣтить, что даже потеря хотя бы 300 т. р. чистаго дохода соотвѣтствуетъ капиталу въ 6 м. р. а слѣдовательно осуществленіе вѣтви отъ Сосыки снова отдалитъ осуществленіе тѣмъ не менѣе настоятельно необходимыхъ вѣтвей на Сѣверномъ Кавказѣ. Лишеніе магистрали значительныхъ перевозокъ на томъ ея протяженіи, гдѣ по условіямъ транзитнаго движенія строится уже второй путь и передѣляется профиль (4.516.000 р.) являлось бы явнымъ противорѣчіемъ принятой программѣ и нанесетъ наиболѣе чувствительный ущербъ казанѣ, которая не только заинтересована въ доход-

ности акціонернаго капитала Общества Владикавказской ж. д., но, еще того больше, заинтересована, въ силу § 41 Устава, участіемъ въ прибыляхъ, а равно въ погашеніи долга Общества въ 63¹/₈ милл., образовавшагося почти исключительно за періодъ, когда Общество эксплуатировало линію только до Владикавказа.

Поэтому, если по какимъ-либо исключительнымъ соображеніямъ Правительство признаетъ необходимымъ безотлагательно удовлетворить Приазовскій районъ сооружеіемъ тамъ хотя бы одной вѣтви, а именно къ Ейску, то всего проще исполнить это безъ большихъ затратъ и ущерба для интересовъ казны, а равно и частныхъ акціонеровъ Владикавказской жел. дор., чрезъ посредство Общества этой же дороги, давъ ему возможность кредита или помѣщенія облигацій на сравнительно подходящихъ условіяхъ.

Изложивъ мотивы, по коимъ Общество Владикавказской жел. дороги, внесло свое предложеніе на разсмотрѣніе Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, В. Н. Печковскій счелъ нужнымъ возразить противъ нѣкоторыхъ, сдѣланныхъ присутствующими въ засѣданіи лицами, замѣчаній, касающихся Общества Владикавказской желѣзной дороги.

Такъ однимъ изъ представителей Лабинскаго отдѣла было указано на бѣдствія, причиняемыя дорогой мѣстной сельско-хозяйственной промышленности вслѣдствіе частыхъ залежей, закрытія станцій для приѣма грузовъ и т. д.

По сему поводу надлежитъ изъяснить, что залежи на Владикавказской жел. дор., напримѣръ, за срокъ съ августа 1907 г. по февраль 1908 г. достигли максимума около 16.700 вагоновъ въ первой половинѣ октября мѣсяца, въ зависимости отъ интенсивности подвозки грузовъ на станціи и отъ отправки грузовъ изъ Новороссійскаго порта. Эта послѣдняя вполне зависитъ отъ прихода въ портъ пароходовъ за грузомъ. Пароходы сначала грузятся въ портахъ Азовскаго моря и лишь послѣ замерзанія послѣдняго усиленно приходятъ для погрузки въ Новороссійскъ.

Съ приходомъ пароходовъ залежи быстро шли на уменьшеніе и къ 15 февраля 1908 г. дорога отъ нихъ освободилась.

Надо замѣтить, что съ 13 ноября до 22 декабря 1907 г. въ Новороссійскѣ были забастовки среди рабочихъ-грузчиковъ, и это обстоятельство породило загроможденіе станціи неразгруженными вагонами, вслѣдствіе чего пришлось значительно сократить отправку въ Новороссійскъ. Такъ, въ декабрѣ, въ среднемъ прибывало 80 вагоновъ въ сутки противъ нормальныхъ 450 вагоновъ. Не будь этого инцидента залежь окончилась бы раньше января.

Закрытіе станцій по приему грузовъ за время наибольшихъ залежей съ сентября по декабрь 1907 г. имѣло мѣсто въ теченіе слѣдующихъ сроковъ:

Число станцій.	Число дней:	Среднее.
	Сентябрь.	
10	73	7,3
27	355	13,2
	Ноябрь.	
5	21	4,2
	Декабрь.	
1	4	4

Станціи Армавиръ и Незлобная, въ частности, были закрыты:

	Сентябрь:	Октябрь:	Ноябрь:
Армавиръ .	11 дней	18 дней	1 день
Незлобная .	13 „	27 „	—

На главныхъ изъ указываемыхъ станцій при этомъ складочныя помѣщенія имѣются въ слѣдующемъ количествѣ:

Станціи:	Платформы и пакгаузы:	Вмѣстимость элеваторовъ:	Отправка зерна въ 1906 году.
Незлобная . . .	2.513 кв. с.	100.000	п.7,87 мил. пуд.
Армавиръ . . .	2.183 „ „	200.000	„ 7,25 „ „
Кавказская. . .	793 „ „	300.000	„ 1,31 „ „
Усть-Лаба.. . .	1.187 „ „	—	4,99 „ „

Нормой на Владикавказской ж. д. принято при устройствѣ помѣщеній для храненія, что съ одной кв. саж. площади ихъ въ годъ отправляется 3.000 пудовъ зерна и только ст. Усть-Лаба въ дѣйствительности значительно превзошла эту норму.

Заграницей приемъ грузовъ ограничивается количествомъ дневной отправки — въ Россіи при ея разстояніяхъ этого правила ввести нельзя и дороги обязаны принимать грузы для обжиданія отправки на складѣ. Эту обязанность исполняетъ Владикавказская жел. дорога, къ закрытію же станцій она обращалась только тогда, когда всѣ свободныя площади заняты были грузомъ. Напримѣръ, въ Сентябрь 1907 на ст. Армавиръ количество невывезенныхъ грузовъ достигало 1.220 вагоновъ. Устранить закрытіе станцій можно было бы, увеличивъ число станцій.

Затѣмъ явленіе залежей на станціяхъ объясняется еще тѣмъ, что грузы задерживаются по распоряженіямъ экспортеровъ изъ Новороссійска на мѣстахъ. Хотя Владикавказская дорога можетъ подавать въ Новороссійскъ до 480 вагоновъ въ сутки, однако экспортеры, чтобы выдержать цѣны принимаютъ всѣ мѣры, чтобы грузы оставались не погруженными на станціяхъ отправления. Кромѣ того есть одинъ обычай въ Ново-

россійскѣ сильно увеличивающій простой вагоновъ на станціи. По правиламъ примѣняемымъ въ Николаевѣ, Одессѣ, Виндавѣ и др. портахъ проба зерна берется въ пуи, такъ что по прибытіи его въ портъ, каждый вагонъ имѣетъ свое вполне опредѣленное назначеніе. На Новороссійской вѣтви слѣдовало бы съ Екатеринодара уже знать куда какой вагонъ долженъ быть поданъ въ Новороссійскѣ, но въ Новороссійскѣ есть свои традиции и проба берется въ портѣ прямо изъ вагона, а это сильно отражается на количествѣ маневровъ и на простояхъ вагоновъ на станціи. Практика Новороссійскаго порта показываетъ, что простой вагоновъ въ портѣ болѣе чѣмъ на промежуточныхъ станціяхъ. Владикавказская жел. дорога, жаловалась на этотъ обычай Биржевому Комитету, но безрезультатно. Противъ ночной выгрузки протестуютъ экспортеры и рабочіе. Такимъ образомъ дорога съ своей стороны дѣлаетъ все отъ нея зависящее и упрекнуть ее въ бездѣтельности было бы несправедливо, но въ интересахъ общаго дѣла было бы весьма важно для Правленія воспользоваться прибываніемъ въ Петербургѣ депутаціи отъ Кубанскаго казачества, чтобы узнать непосредственно отъ заинтересованныхъ мѣстныхъ хозяевъ о всѣхъ затрудненіяхъ испытываемыхъ ими при отправленіи ихъ грузовъ и совмѣстно обсудить тѣ мѣры, которыя могли бы содѣйствовать устраненію намѣченныхъ недостатковъ.

На недостатокъ въ подвижномъ составѣ жаловаться нельзя, т. к. его имѣется на Владикавказской желѣзной дорогѣ въ такомъ количествѣ, что Министерство Путей Сообщенія весьма часто отбираетъ паровозы и вагоны для нуждъ сѣти: согласно послѣднему отчету, Общество располагаетъ 132 пассажирскими, 680 товарными паровозами и 16.260 товарными вагонными единицами.

По поводу указаній на отсутствіе приспособленій въ Новороссійскѣ для храненія фруктовъ, В. Н. Печковскій отмѣтилъ, что съ побережья прибываетъ столь незначительное ихъ количество, что не стоитъ заводить таковыхъ приспособленій. Разумѣется это будетъ сдѣлано разъ вывозъ фруктовъ достигъ бы, наприкладъ, 150.000 пудовъ.

Затѣмъ было два замѣчанія относительно условій эксплуатаціи проектируемыхъ Обществомъ вѣтвей, а именно относительно отсутствія ночного движенія и относительно приѣмки и выдачи грузовъ среди перегоновъ. Отсутствіе движенія ночью при маломъ протяженіи вѣтвей не представляетъ серьезнаго неудобства и это правило съ успѣхомъ примѣняется въ Швейцаріи. По второму замѣчанію Правленіе предполагало, что разъ для [выпуска и впуска пассажировъ допускается устройство среди перегоновъ наѣсовъ и платформъ, тѣмъ болѣе это нужно для сельско-

Инж. п. с. С. Е. Палашковскій, въ качествѣ предпринимателя по постройкѣ Ейской желѣзной дороги, заявилъ, что къ доложеннымъ имъ Коммиссіи 12 января с. г. даннымъ о способахъ осуществленія Ейской желѣзной дороги ему прибавлять нечего. Согласиться на направленіе линіи на Кушчевку невозможно, т. к. линія эта будетъ имѣть значеніе только для пассажирскаго движенія, она убыточна и можетъ быть выстроена лишь въ цѣляхъ воспрепятствовать осуществленію проектируемой имъ линіи на Сосыку.

Ознакомившись съ вышеприведенными соображеніями, заявленіями и пожеланіями какъ представителей мѣстныхъ интересовъ, такъ и приглашенныхъ лицъ, Коммиссія остановилась прежде всего на вопросѣ о сооруженіи вѣтви Ейскъ-Кушевка, дабы, выяснивъ взгляды членовъ на дополнительное обсужденіе сего вопроса, установить предѣлы дальнѣйшей работы по разсмотрѣнію сего проекта.

Въ январѣ с. г., Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ высказалась за образованіе новаго Общества для сооруженія этой линіи. При обсужденіи этого дѣла Коммиссія имѣла уже въ виду первоначальный, нынѣ возобновляемый, проектъ Общества Владикавказской жел. дороги о сооруженіи вмѣсто линіи Ейскъ-Сосыка вѣтви Ейскъ-Кушевка и нашла, что направленіе Ейскъ-Кушевка не можетъ быть признано отвѣчающимъ нуждамъ г. Ейска и мѣстнаго населенія. Новое заявленіе Общества Владикавказской жел. дороги съ установленіемъ срока сооруженія линіи Ейскъ-Кушевка и съ принятіемъ на Общество вполне опредѣленнаго обязательства исполнить это сооруженіе—не можетъ, по мнѣнію Коммиссіи измѣнить ея взгляда на существо дѣла и на предпочтительность сооруженія линіи Ейскъ-Сосыка. По симъ основаніямъ Коммиссія не нашла достаточныхъ основаній для пересмотра сего дѣла и единогласно постановила остаться при принятомъ ею въ засѣданіи 12 января с. г. заключеніи о желательности предоставить концессію на сооруженіе линіи Ейскъ-Сосыка инж. п. с. С. Е. Палашковскому на выработанныхъ Коммиссіею основа-

...ахъ. Въслѣдствіе сего Коммиссія рѣшила дальнейшее
обсужденіе вопроса о представленіи Обществу Вла-
дикавказской жел. дороги сооруженія Ейскъ-Кушчен-
ской вѣтви — отклонить.

Засимъ Предсѣдательствующимъ было предло-
жено Коммиссіи, предварительнаго обсужденія по суще-
ству предложеній обѣихъ группъ предпринимателей, вы-
дѣлить изъ своей среды для провѣрки экономиче-
скихъ и финансовыхъ подсчетовъ предпринимателей,
двѣ подкоммиссіи: а) техническую — подъ предсѣда-
тельствомъ О. А. Струве въ составѣ членовъ отъ
вѣдомствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутрен-
нихъ Дѣлъ, Государственного Контроля, Торговли и
Промышленности и б) экономическую — подъ предсѣ-
дательствомъ Н. Е. Гіацинтова въ составѣ членовъ
отъ вышепоименованныхъ вѣдомствъ и сверхъ того
отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земле-
дѣлія, предоставивъ, по обыкновенію, принять уча-
стіе въ означенной работѣ всѣмъ, кто пожелаетъ изъ
представителей остальныхъ вѣдомствъ и пригла-
шенныхъ лицъ и предложивъ принять участие въ
обѣихъ подкоммиссіяхъ г.г. предпринимателямъ ¹⁾.

Техническая Под- коммиссія.

Техническая подкоммиссія, подъ предсѣдатель-
ствомъ д. ст. сов. О. А. Струве, подвергла своему
разсмотрѣнію: 1) представленную П. Н. Перцовымъ
расцѣпочную вѣдомость Армавиръ-Майкопъ-Туапсин-
ской жел. дороги, 2) предположенія названнаго лица
объ устройствѣ въ Туапсе морского порта, 3) расцѣ-
почныя вѣдомости вѣтвей Васюринской, Каладжинской
и Афипской, проектируемыхъ Обществомъ Владикав-
казской желѣзной дороги, и 4) вопросъ о степени
необходимости расширенія существующихъ погрузоч-
ныхъ приспособленій Новороссійскаго порта при со-
оруженіи указанныхъ трехъ вѣтвей.

1) *Расцѣпочная вѣдомость Армавиръ-Туапсинской*
ж. д. Техническая подкоммиссія, обратила вниманіе
на нѣкоторыя статьи расцѣпочной вѣдомости, кото-
рыя требовали бы, по ея мнѣнію, болѣе или менѣе
значительныхъ измѣненій. Такъ, по гл. I лит. А (от-
чужденіе имущества) отчужденіе предположено всего

¹⁾ Въ состоявшихся 19 и 21 сего февраля засѣданіяхъ технической
подкоммиссіи участвовали, кромѣ предсѣдателя О. А. Струве: С. Н. Ястр-
жембскій, П. П. Червинскій, Н. Е. Гіацинговъ, К. Я. Загорскій, Н. В.
Архангельскій, кн. Г. В. Мещерскій, М. В. Поузнеръ, А. В. Ивановскій, П. А.
Виноградовъ, а также представители Общества Владикавказской жел. до-
роги, П. Н. Перцова и мѣстныхъ городскихъ управленій и станицъ.

Въ засѣданіяхъ экономической подкоммиссіи, происходившихъ 26
27, 28 февраля и 1 марта сего года, подъ предсѣдательствомъ Н. Е. Гіацин-
това, принимали участіе: С. Н. Ястржембскій, О. А. Струве, П. П. Червин-
скій, И. А. Звегинцевъ, Н. Ф. Бурдуковъ, П. А. Виноградовъ, К. Я. За-
горскій, А. А. Шульцъ, П. И. Дмитріевъ, Ф. Н. Добрышинъ, А. В. Кушин-
никовъ, кн. Г. В. Мещерскій, А. О. Ивановъ, М. В. Поузнеръ, А. В. Ива-
новскій, В. Г. Варзаръ, В. В. Никитинъ, а также представители Общества
Владикавказской жел. дороги, П. Н. Перцова и мѣстныхъ городскихъ управ-
леній и станицъ.

по 6 дес. на версту, безъ дополнительнаго отчужденія для станцій, въ томъ числѣ и для станціи въ Туапсе и для передаточной станціи въ Армавирѣ. Принимая во вниманіе несомнѣнно значительную стоимость земли подъ Туапсе и признавая указанную предпринимателемъ стоимость въ 220 р. за дес. умѣренно исчисленной и учитывая заявленіе Майкопскаго городского головы С. И. Иванова и телеграмму и. д. Туапсинскаго городского старосты Бѣляева о предложеніи сихъ городскихъ управленій безвозмездно уступить часть земель, подкомиссія полагала болѣе правильнымъ предположить поверстную стоимость по отчужденію имущества въ среднемъ около 3.000 руб. и посему прибавить по Гл. I—194.050 руб. По Гл. II (Устройство земляного полотна) предположено земляныхъ работъ по устройству главнаго пути 3.540 куб. с. на версту, при чемъ отъ 1 до 147-ой версты—по 2.200 куб. и отъ 147-ой до 232-й—по 6.060 куб. на версту. На это количество основныхъ работъ предусмѣтлено на 144.620 руб. дополнительныхъ земляныхъ работъ, что соотвѣтствуетъ, примѣрно, 39.600 куб. саж. Этого количества по сравненію съ основными работами недостаточно, что, напримѣръ, подтверждается ниже слѣдующимъ сопоставленіемъ отношеній дополнительныхъ работъ къ основнымъ работамъ по устройству земляного полотна на Улуканлу - Джульфинскомъ и Тифлисѣ-Карсскомъ участкѣ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

	Улуканлу- Джульфа.	Тифлисѣ-Карсѣ.	Армавирѣ- Таупсе.
Основныя работы по устройству			
Главнаго пути	296.211 к. с.	974.000 к. с.	821.534 к. с.
на версту	1.670 „ „	3.490 „ „	3.540 „ „
Дополнительныя земляныя работы.	29.621 „ „	96.215 „ „	39.600 „ „
Процентное отношеніе ихъ къ основ- нымъ работамъ	10 ⁰ / ₀	9,9 ⁰ / ₀	4,8 ⁰ / ₀ .

Очевидно, что 39.600 к. с. слишкомъ мало и по мнѣнію подкомиссіи это количество необходимо повысить до 10⁰/₀-наго отношенія (до 82.153 куб. саж.) т. е. добавить 42.553 к. с. на сумму около 154.000 р. Затѣмъ по Гл. IV (верхнее строеніе) подкомиссіею было обращено вниманіе на недостаточное количество запасныхъ и станціонныхъ путей. Предположенное количество ихъ (35 верстъ или 15⁰/₀ протяженія главнаго пути) было признано необходимымъ увеличить до 20⁰/₀ или на $(232 \times 0,05 =) 11,6$ верстъ.

Принятую цѣну рельсовъ (1 р. 17 к. за пудъ) подкомиссія нашла возможнымъ, въ соотвѣтствіи съ существующими цѣнами на рельсы, понизить до 1 р. 12 к., что дастъ сокращеніе въ 52.043 руб., такъ что стоимость $(232 + 35 =) 267$ верстъ опредѣлится въ 2.820.251 руб. или около 10.563 р. съ версты. Дополнительные 11,6 верстъ обойдутся въ 122.530 руб.,

такъ что общій итогъ по Гл. IV будетъ $(2\,820.251\text{ р.} + 122.530\text{ р.} =) 2.942.781\text{ руб.}$ или на $(2.942.781 - 2.873.444 =) 69.337\text{ р.}$ болѣе. Въ связи съ увеличеніемъ на 11,6 верстъ станціонныхъ путей, подкомиссія внесла измѣненіе въ Гл. X (принадлежности станцій), увеличивъ число стрѣлокъ на $(4 \times 11,6) 46$ комплектовъ, что выразится суммою $(46 \times 650 =) 39.900\text{ руб.}$

Остальныя главы со стороны Подкомиссіи замѣчаній не вызвали и такимъ образомъ все добавленіе къ строительной стоимости составило $(194.050 + 154.000 + 69.437 + 39.900 =) 457.387\text{ руб.}$, послѣ чего общая строительная стоимость выразилась въ суммѣ $(18.657.318 + 457.387 =) 19.114.705\text{ руб.}$ или 82.391 р. съ версты, не считая подвижного состава и оборотнаго капитала.

Стоимость подвижного состава при грузооборотѣ всей линіи въ 7.082.010 тыс. пудовъ верстъ или 30.526 на версту, опредѣлена подкомиссіею въ 3.000.000 р. и оборотный капиталъ въ $(2.000 \times 232 =) 464.000\text{ р.}$ Отсюда вся стоимость предпріятія, включая стоимость портовой станціи (1.500.000 р.) и устройства одного пирса (500.000 р.) выразилась суммою въ 24.078.000 р.

По поводу разсмотрѣннаго проекта О. А. Струве было высказано общее соображеніе, что, по его мнѣнію, было бы правильнѣе трассировать Армавиръ—Туапсинскую линію въ направленіи на ст. Бѣлорѣченскую, съ вѣтвью къ г. Майкопу, что уменьшило бы количество земляныхъ работъ, сократило бы на 10—12 верстъ пробѣгъ для грузовъ транзита и улучшило бы линію въ эксплуатаціонномъ отношеніи, почти не мѣняя ея строительной стоимости. Къ изложенному въ средѣ подкомиссіи было добавлено, что положеніе Майкопа на вѣткѣ будетъ болѣе выгоднымъ, такъ какъ всѣ грузы мѣстностей лежащихъ къ югу отъ него будутъ стекаться къ нему, какъ и до проведенія желѣзной дороги, съ проведеніемъ же магистрали черезъ Майкопъ, они перейдутъ на сосѣднія станціи, и благосостояніе и значеніе города отъ этого потерпятъ извѣстный ущербъ.

Отмѣтивъ желательность такого измѣненія проекта П. Н. Перцова, подкомиссія перешла къ разсмотрѣнію слѣдующаго вопроса.

2) *Предположенія о сооруженіи порта.* Подкомиссіею по сему поводу были выслушаны объясненія представителя Министерства Торговли и Промышленности надв. сов. Ивановскаго, изъ коихъ усматривалось, что въ настоящее время въ Туапсе на средства Государственнаго Казначейства устроенъ небольшой портъ—убѣжище для нуждъ мѣстнаго каботажна. Между тѣмъ устройство болѣе значительнаго отпускнаго порта представлялось бы крайне желательнымъ, такъ какъ Туапсе имѣетъ не только всѣ

данный для сего, но и сверхъ того, въ немъ отсут-
ствуетъ „бора“, явленіе наблюдаемое въ Новороссійскѣ
и представляющее серьезную опасность для судовъ
находящихся въ это время въ семъ портѣ. Вѣтры
въ Туапсе въ настоящее время изучены и явленія
„боры“ или „нордъ-оста“ въ немъ не наблюдалось.

Переходя къ вопросу о портѣ, А. В. Ивановскимъ
было указано, что предпринимателемъ была предста-
влена и въ Министерство Торговли и Промышленности
и настоящей подкоммиссіи пояснительная записка къ
эскизамъ пристаней и ихъ огражденій въ портѣ
Туапсе. Стоимость проектируемыхъ предпринимате-
лемъ волнолома и двухъ моловъ въ $3\frac{1}{2}$ милл. руб.
не можетъ быть признана преувеличенной и очень
близка къ стоимости сихъ сооружений проектировав-
шихся къ исполненію на средства Государственного
Казначейства. Сверхъ сего стоимость станціи принята
въ 1.500.000 р. и стоимость пристаней въ 500.000 р.
При этихъ устройствахъ портъ можетъ пропустить
до $16\frac{1}{2}$ милл. пуд. зерна и до 10 милл. пудовъ нефти
и лѣсныхъ грузовъ. Водная же поверхность и бере-
говая линія позволяютъ развить пропускную способ-
ность до 150 милл. пудовъ.

Стоимость портовыхъ и станціонныхъ сооружений
не вызвала замѣчаній со стороны подкоммиссіи, при
семъ лишь по вопросу о финансированіи сего пред-
пріятія было указано, что потребныя для сего суммы
должны быть присоединены къ строительному ка-
питалу дороги, такъ какъ желѣзнодорожная линія,
оканчивающаяся портомъ, принимаетъ на себя, будучи
предпріятіемъ перевозочнымъ, обязанность сдать свои
грузы на воду, отвѣчаетъ за нихъ и потому должна
имѣть необходимыя для сего приспособленія.

По симъ соображеніямъ общая стоимость пред-
пріятія Общества Армавиръ - Туапсинской жел. дороги
была установлена въ $(24.078.000 + 3.500.000 + 500.000 =)$
28.078.000 р. дѣйствительныхъ.

Въ виду выраженного со стороны предпринима-
теля согласія на отнесеніе расходовъ около $3\frac{1}{3}$ милл.
руб. по сооруженію волнолома на счетъ облигаціон-
наго капитала Общества, подкоммиссія высказалась,
что при такомъ соединеніи желѣзнодорожнаго пред-
пріятія съ устройствомъ порта было бы вполне справед-
ливымъ предоставить имѣющему возникнуть Обществу
Армавиръ - Туапсинской жел. дороги право взимать
въ свою пользу сборы какъ за пользованіе пристанскими
и прочими портовыми приспособленіями устроенными
Обществомъ, такъ и за услуги оказываемыя Общест-
вомъ въ предѣлахъ портовой станціи.

Подкоммиссія полагала, что все предпріятіе
могло бы быть осуществлено въ три строительныхъ
періода.

3) *Расцѣпочныя вѣдомости вѣтвей Васюринская-
Майкопъ, Армавиръ-Каладжинская и Афинская-Туапсе.*
Разсмотрѣвъ означенныя вѣдомости, подкоммиссія

признала данные представленные Правленіемъ Общества Владикавказской ж. д. вполне пріемлемыми, а именно строительная стоимость вѣтви Васюринская-Майкопъ предположена (безъ подвижного состава) въ $(3.105.000 - 301.909 =) 2.803.091$ р. или около 35.000 р. съ версты и стоимость Армавиръ-Каладжинской вѣтви, равнымъ образомъ безъ подвижного состава, въ $(2.705.000 - 259.209 =) 2.445.791$ р. или около 30.000 р. съ версты.

По поводу снабженія сихъ вѣтвей подвижнымъ составомъ подкоммиссіею было обращено вниманіе, что въ соотвѣтствіи съ обычными нормами при предполагаемомъ на сихъ вѣтвяхъ грузовомъ и пассажирскомъ движеніи стоимость подвижного состава выразилась бы въ суммѣ:

для Васюринской вѣтви: пассажирскій составъ . .	204.400 р.
товарный " . .	336.930 "
Всего . .	541.330 "
для Каладжинской вѣтви: пассажирскій составъ . .	208.460 р.
товарный " . .	284.295 "
Всего . .	492.755 "

Съ своей стороны Правленіе Общества Владикавказской жел. дор., указывая стоимость подвижного состава для названныхъ вѣтвей въ 301.909 р. и въ 259.209 р., объясняло, что потребность въ подвижномъ составѣ ограничивается пассажирскими вагонами. Крайне же ограниченная потребность въ товарныхъ вагонахъ не вызываетъ надобности къ заготовкѣ ихъ. Что же касается паровозовъ, то въ виду крайне незначительныхъ пробѣговъ по вѣтвямъ, составляющихъ около 2% отъ пробѣга по магистрали, то не предвидится надобности включать пріобрѣтеніе таковыхъ въ расцѣночныя вѣдомости, тѣмъ болѣе, что въ составѣ паровознаго парка Общества Владикавказской жел. дор., достигающаго до 132 пассажирскихъ и 680 товарныхъ паровозовъ, имѣются паровозы устарѣлыхъ типовъ, кои могутъ работать на вѣтвяхъ. Подкоммиссія, не настаивая на своихъ предположеніяхъ по этому вопросу включила стоимость подвижного состава въ предѣлахъ установленныхъ Правленіемъ названнаго Общества и опредѣлила строительную стоимость вѣтвей: Васюринской въ 3.105.000 р. и Каладжинской въ 2.705.000 р., при чемъ отмѣтила, что сооруженіе сихъ вѣтвей могло бы быть окончено въ два строительныхъ періода. По поводу трассировки послѣдне-названной вѣтви въ средѣ Подкоммиссіи было указано, что въ зависимости отъ мѣстныхъ условій протяженіе ея должно быть увеличено примѣрно на восемь верстъ, а вслѣдствіе сего и стоимость ее подлежить нѣкоторому увеличенію и составить, по мнѣнію подкоммиссіи, около 2.968.900 рублей, каковая сумма и принята при послѣдующихъ исчисленіяхъ.

Затѣмъ по вопросу о сооруженіи вѣтви Афи-
ская-Туапсе В. Н. Печковскимъ были доложены лишь
краткія предположенія Правленія относительно соору-
женія названной вѣтви, при чемъ имъ было отмѣчено,
что изысканій для этой узкоколейной вѣтви произве-
дено не было и что докладываемые имъ расчеты
составлены теоретически по соображенію съ данными
добытыми при изысканіяхъ различныхъ вариантовъ
ширококолейной Черноморской желѣзной дороги.

На протяженіи 72 верстъ отъ ст. Афинской линія
проектирована по сравнительно равнинному участку и
стоимость ея на версту не превзойдетъ 18.000 р. (норма
1-го Общества под. путей, но безъ подвижного со-
става); далѣе на протяженіи остальныхъ 40 верстъ линія
идетъ горнымъ участкомъ съ пересѣченіемъ Кавказ-
скаго хребта на Лысогорскомъ перевалѣ тоннелемъ
длиною около 1.500 саж., наименьшій радіусъ закруг-
леній предположенъ 75 метровъ и наибольшій уклонъ
0,0174. Стоимость постройки линіи съ метровой колеєю
будетъ слѣдующая:

Равнинный участок : 72 вер.	× 18.000 р.	. 1.296.000 руб.
Тоннели : 1.500 пог. саж.	× 1.000 „	. 1.500.000 „
Горный участок : 40 вер.	× 82.500 „	. 3.300.000 „
Подвижной составъ		704.000 „
Итого		6.800.000 руб.

Сооруженіе вѣтви потребовало бы не менѣе 4-хъ
строительныхъ періодовъ въ виду трудностей, пред-
ставляемыхъ сооруженіемъ тоннеля.

Означенныя данныя, какъ не основанныя на
изысканіяхъ, произведенныхъ для этой узкоколейной
линіи на мѣстѣ, могли лишь быть приняты подком-
миссіею къ свѣдѣнію.

4) *Степень необходимости расширенія существу-
ющихъ погрузочныхъ приспособленій Новороссійскаго
порта, въ связи съ сооруженіемъ проектируемыхъ
Обществомъ вѣтвей.* По сему вопросу подкоммиссіи
были доложены, данныя о грузооборотѣ Новороссій-
скаго порта за послѣднее пятилѣтіе:

Года.	Общій грузо- оборотъ (по прибытію по жел. дорогамъ) въ пудахъ.	Въ томъ числѣ грузовъ (пудовъ):		
		Зерновыхъ.	Нефтяныхъ.	Разныхъ.
1903	79.210.668	45.680.134	24.826.797	5.588.808
1904	82.853.609	50.820.800	23.619.476	5.707.037
1905	52.780.162	37.711.698	7.437.769	4.841.322
1906	57.506.966	46.086.237	2.368.751	5.584.139
1907	56.734.187	46.046.612	1.304.036	6.317.507

Какъ это усматривается изъ приведенной таблицы, колебанія грузооборота настолько велики, что новый приливъ грузовъ могъ бы умѣститься за счетъ, напримѣръ, убыли нефтяныхъ грузовъ, тѣмъ болѣе, что съ сооруженіемъ Майкопъ-Васюринской и Армавиръ-Каладжинской вѣтвей въ настоящее время трудно предвидѣть появленіе значительнаго количества новыхъ грузовъ. Въ случаѣ же, если бы пропускная способность порта оказалась бы исчерпанной, избытокъ грузовъ могъ бы пойти по Аѳипской вѣткѣ на Туапсе. По изложеннымъ соображеніямъ подкоммиссія пришла къ тому заключенію, что съ постройкой проектируемыхъ Обществомъ Владикавказской ж. дороги вѣтвей, Новороссійскій портъ не потребуетъ какихъ либо дополнительныхъ сооружений и оборудованій.

**Экономическая
подкоммиссія.**

Экономическая подкоммиссія, приступивъ къ выясненію фактической стороны разсматриваемыхъ предложеній, намѣтила себѣ нижеслѣдующіе, вызываемые существомъ дѣла вопросы: 1) экономическое значеніе, грузооборотъ и валовой доходъ cadaго изъ разсматриваемыхъ предпріятій; 2) расходъ эксплоатаціи и чистый доходъ; 3) стоимость осуществленія cadaго проекта, размѣры капиталовъ, обязательные платежи и чистая прибыль (либо, если чистаго дохода не хватитъ на оплату обязательныхъ платежей, то размѣръ таковой недостаи); 4) для проекта П. Н. Перцова вліяніе новой дороги на доходность существующей сѣти Общества Владикавказской жел. дороги и въ связи съ этимъ конечный результатъ для Общества отъ проектируемыхъ сооружений.

Слѣдуя изложенному плану, Подкоммиссія остановилась на слѣдующихъ выводахъ:

**По проекту инж.
п. с. П. Н. Перцова.**

Экономическое значеніе, грузооборотъ и валовой доходъ линіи. Вопросъ объ экономическомъ значеніи Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, будучи въ достаточной степени выясненъ предшествовавшими разсмотрѣніями въ Правительственныхъ установленіяхъ, а также высказанными въ настоящей Коммиссіи сужденіями какъ представителей интересовъ Кубанской области, такъ и приглашенныхъ лицъ, не вызвало какихъ либо дополнительныхъ замѣчаній со стороны подкоммиссіи, направившей свою работу непосредственно на пересмотръ грузооборота дороги, исчисленнаго Совѣщаніемъ 1903 г. по статистическимъ даннымъ 1898—1902 годовъ.

Въ виду несоотвѣтствія, по заявленію мѣстныхъ представителей, количества хлѣбныхъ грузовъ, исчисленнаго Совѣщаніемъ 1903 г. съ дѣйствительностью, подкоммиссіею были примѣнены для провѣрки тѣ приемы исчисленія, которые обычно практикуются под-

коммиссіею при разсмотрѣніи всѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ: установленъ былъ районъ тяготѣнія къ линіи и исчислены въ среднемъ за трехлѣтіе 1904—1906 гг. хлѣбные избытки въ тѣхъ отдѣлахъ или частяхъ ихъ, кои входятъ въ означенный районъ, причемъ подкоммиссіею не были приняты къ учету послѣдствія отъ увеличенія распашекъ, обычно вызываемаго проведеніемъ новой желѣзной дороги. Хотя подкоммиссія не сомнѣвалась, что таковое увеличеніе распашекъ несомнѣнно будетъ и что вслѣдствіе этого количество хлѣбныхъ грузовъ должно значительно возрасти, но тѣмъ не менѣе выразить въ цифрѣ ожидаемое вслѣдствіе этого обстоятельства увеличеніе грузооборота было бы затруднительно и всякая принятая цифра являлась бы гадательной. По этимъ соображеніямъ подкоммиссія нашла болѣе правильнымъ ограничиться простымъ указаніемъ на ожидаемое увеличеніе количества хлѣбныхъ грузовъ безъ введенія этого увеличенія въ цифровой подсчетъ.

Затѣмъ были приняты къ перевозкѣ тѣ количества жмыховъ и поташа, какія сбываются изъ района уже въ настоящее время.

За отсутствіемъ новыхъ данныхъ, количество перевозокъ лѣсныхъ грузовъ было сохранено подкоммиссіею въ тѣхъ же размѣрахъ, что и Совѣщаніемъ 1903 г., прочіе же грузы подкоммиссія признала цѣлесообразнымъ, въ виду быстрого роста населенія въ колонизируемомъ краѣ (около 4% въ годъ) увеличить на 15% противъ подсчетовъ Совѣщанія 1903 года.

Наконецъ, грузы по прибытію были приняты въ соотвѣтствіи съ нормами душевого потребленія населенія (въ районѣ линіи) исчисленнаго къ 1 января 1912 года, подобно тому, какъ это было сдѣлано Совѣщаніемъ 1903 г., которое также принимало количество населенія съ подобной поправкой къ 1 января 1907 года.

На основаніи изложеннаго и въ соотвѣтствіи съ приведенными выше данными составлена приведенная ниже, въ приложеніи IV, таблица вѣроятныхъ перевозокъ и валового дохода линіи Армавиръ-Майкопъ-Туапсе.

Какъ видно изъ означенной таблицы общее количество мѣстныхъ грузовъ проектируемой линіи принято подкоммиссіею въ 38.390 тыс. пуд., въ томъ числѣ: по отправленію—35.820 тыс. пуд. и по прибытію—2.570 тыс. пудовъ.

Проектируемая линія, примыкая въ Армавирѣ къ существующей дорогѣ сокращаетъ пробѣгъ до моря для многихъ грузовъ, направляющихся нынѣ въ Новороссійскъ, при этомъ подкоммиссія считала, по основаніямъ указаннымъ ниже при обсужденіи вопроса о вліяніи новой линіи на доходность сѣти Владикавказской жел. дороги, что хлѣбныхъ грузовъ будетъ отвлечено 50% всего количества хлѣбныхъ

грузовъ, слѣдующихъ нынѣ (по даннымъ 1906 г.) изъ за Армавира въ Новороссійскъ и прочихъ грузовъ около $\frac{2}{3}$ всего количества. Кромѣ того подкоммиссія считала, что возможно ожидать до 2.500.000 пудовъ нефтяныхъ грузовъ изъ Грозненскаго и Бакинскаго раіоновъ, въ томъ числѣ 1.500.000 пудовъ цѣнныхъ нефтяныхъ дистиллатовъ, которые нынѣ направляются къ вывозу черезъ Новороссійскій портъ и которыя, по объясненію В. Н. Печковского, въ виду сокращенія пробѣга до новаго порта на 85 верстъ, всѣ перейдутъ на новую линію.

Въ общемъ итогѣ всѣ эти данныя дадутъ около 9.640 тысячъ пудовъ транзитныхъ грузовъ. На основаніи изложеннаго общій грузооборотъ линіи Армавиръ-Майкопъ-Туапсе опредѣленъ подкоммиссіею въ 48.030 тыс. пуд., противъ 45.250 тыс. пуд., исчислявшихся Совѣщаніемъ 1903 г. и 55.250 тыс. пуд., исчисленныхъ П. Н. Перцовымъ.

Послѣдняя разница объясняется главнымъ образомъ исключеніемъ изъ грузооборота, исчисленныхъ предпринимателемъ, новыхъ нефтяныхъ грузовъ изъ Майкопскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій въ количествѣ 10 мил. пудовъ.

Не включая эти грузы въ исчисленіе грузооборота Майкопъ-Туапсинской линіи, подкоммиссія руководствовалась соображеніями однородными съ вышеизложенными по отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ. По имѣющимся даннымъ въ раіонѣ линіи имѣются нефтяныя мѣсторожденія, но какъ видно изъ прилагаемаго при семъ заключенія Геологическаго Комитета (Приложеніе II) „было бы преждевременнымъ говорить о какомъ бы то ни было значеніи мѣстной (майкопской) нефтепромышленности“.

Къ этому мнѣнію присоединился представитель горнаго вѣдомства А. О. Ивановъ, высказавшій что хотя въ мѣстности близъ ст. Ходыжинской, Нефтяной и др. имѣются скопленія нефти, но серьезнаго значенія они пока не имѣютъ. При такомъ положеніи дѣла и имѣя кромѣ того въ виду, что если бы нефтяная промышленность развилась въ этомъ краѣ, то трудно судить въ какой мѣрѣ она стала бы пользоваться для вывоза своихъ продуктовъ желѣзной дорогой и въ какой мѣрѣ керосино—или нефтепроводомъ, подкоммиссія затруднилась принять къ учету какое бы то ни было количество нефтяныхъ грузовъ изъ Майкопскаго раіона.

Подкоммиссія, прійдя къ вышеизложенному заключенію отмѣтила однако, что если въ этомъ раіонѣ возникнетъ нефтяная промышленность, то часть нефтяныхъ грузовъ вѣроятно пройдетъ по желѣзной дорогѣ и дастъ въ среднемъ около 50.000 р. съ каждаго милліона пудовъ нефти и керосина и кромѣ того увеличитъ грузооборотъ дороги разными грузами, которые потребуются для промысловъ и промысловаго населенія.

Кромѣ того подкоммиссіею было отмѣчено, что съ осуществленіемъ Армавирь-Туапсинской жел. дор. можно ожидать, не принимаемая нынѣ къ учету, $2\frac{1}{2}$ милл. пудовъ цемента съ имѣющаго быть устроеннымъ фирмою Эллерсъ цементнаго завода въ Туапсе.

За указанными измѣненіями общій грузооборотъ Армавирь-Туапсинской жел. дороги, опредѣленъ какъ это уже выше было указано въ 48.030 тыс. пудовъ.

Валовой же доходъ подсчитанъ:

Отъ товарнаго движенія:

всего на дорогу 2.501.143 р.
на версту 10.781 „

Отъ пассажирскаго движенія по 1.200 р.
на версту 278.400 „

Отъ перевозки почты $(1 \times 365 \times 232 \times$
 $\times 12\frac{1}{2})^1$ 10.585 „

Разные сборы (телеграфный, отдача въ
аренду буфетовъ, отдача въ наемъ
подв. состава и проч.) по 200 р. съ
версты 46.400 „

Итого валовой выручки . . . 2.836.528 р.
на версту . . . 12.226 „

Расходы по эксплуатаціи и чистый доходъ. По вопросу объ установленіи нормъ для исчисленія расходовъ подкоммиссія не пришла къ единогласному рѣшенію. Принявъ расходъ въ 75 к. съ поѣздо версты для расходовъ зависящихъ отъ движенія, подкоммиссія приняла для дальнѣйшихъ своихъ подсчетовъ двѣ нормы для расходовъ не зависящихъ отъ движенія, а именно въ 3.000 р. и въ 3.500 р. съ версты.

Предсѣдатель Подкоммиссіи и часть членовъ высказались противъ пониженія нормы принятой Совѣщаніемъ 1903 года, т. е. въ 3.500 р. съ версты, имѣя въ виду, что для Армавирь-Туапсинской дороги потребуется содержаніе отдѣльнаго правленія, что норма сихъ расходовъ по всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ повышается, что цѣны на рабочій трудъ возрастаютъ и что надзоръ за дорого-стоющими искусственными сооруженіями потребуетъ значительныхъ расходовъ. Остальные члены подкоммиссіи указывая, что повышение цѣнъ на трудъ явленіе временнаго характера и что эксплуатація линіи, носящей въ большей своей части (187 верстъ) равнинный характеръ будетъ дешева, полагали возможнымъ понизить норму этихъ расходовъ до 3.000 руб. съ версты.

На основаніи таковыхъ нормъ эксплуатаціонные расходы разсматриваемой линіи составятъ:

¹, Принять въ уменьшенномъ размѣрѣ, такъ какъ транзитныя почтовые перевозки будутъ пользоваться бесплатной перевозкой по Владикавказской ж. д. на Новороссійскъ.

зависящие отъ движенія расходы (797.892

ска поѣздовъ ¹⁾ $\times 75$ к.=)

Не зависящие отъ движенія расходы	$3.000 \times 232 =$	598.419 р.	598.419 р.
" " " " " "	$3.500 \times 232 =$	696.000 "	—
" " " " " "	$3.500 \times 232 =$	—	812.000 "

А всего расходовъ	1.294.419 р.	1.410.419 р
-----------------------------	--------------	-------------

Чистый же доходъ опредѣлится слѣдующимъ образомъ: при расходахъ независимыхъ отъ движенія въ 3.000 р. на версту $(2.836.528 - 1.294.419 =) 1.542.109$ р. и при расходахъ независимыхъ отъ движенія въ 3.500 р. на версту $(2.836.528 - 1.410.419 =) 1.426.109$ р., откуда коэффициентъ эксплуатаціи получается въ первомъ случаѣ 45,6% и во второмъ 49,7%. Къ обѣимъ суммамъ этимъ, по мнѣнію Подкоммиссіи, надлежало бы присоединить чистый доходъ дороги за подачу вагоновъ и другія услуги оказываемыя дорогою въ портовой станціи въ размѣрѣ опредѣляемой Владикавказской жел. дор., по ея отчетамъ, для Новороссійскаго порта около 0,6 к. съ пуда. Предполагая, что 75% всѣхъ направляющихся въ Туансе грузовъ будутъ пользоваться услугами дороги, чистый доходъ отъ этихъ операцій опредѣляется $(27.000.000 \times 0,75 \times 0,6 =) 122.000$ р. За присоединеніемъ этой суммы къ исчисленному выше чистому доходу дороги въ 1.542.109 р. и 1.426.109 р. весь чистый доходъ предпріятія выразится соотвѣтственными суммами въ 1.664.109 р. и 1.548.109 р. (Приложеніе V).

Стоимость сооруженія, капиталъ линіи, обязательные платежи и чистая прибыль (или недостача). На основаніи работъ технической подкоммиссіи была опредѣлена стоимость сооруженія дороги 24.578.000 р. д. и стоимость сооруженія оградительныхъ сооружений 3.500.000 р. д., а всего 28.078.000 р. д.

Признавъ, далѣе, что реализаціонный курсъ, $4\frac{1}{2}\%$ —хъ гарантированныхъ облигацій можетъ быть принятъ въ 80% и сосчитавъ проценты за все время постройки на акціонерный капиталъ изъ расчета $3\frac{1}{2}$ лѣтъ по 4,5% и по облигаціонному капиталу 6,75% и расходы по выпуску сихъ капиталовъ 0,3 и 0,3%⁰%, Подкоммиссія опредѣлила нарицательный размѣръ необходимаго для осуществленія разсматриваемаго предпріятія капитала въ 37.500.000 р. нар., въ томъ числѣ, согласно ходатайству о томъ предпринимателя, акцій, реализуемыхъ по нарицательной цѣнѣ, на сумму не свыше 4.000.000 р. нар. и облигацій

¹⁾ Всего пудовъ по товарному движенію	7.082.010
Товарныхъ поѣздовъ $\frac{7.082.010}{14.000}$	505.857
Пассажирскихъ $(1,5 \times 2 \times 365 \times 232 =)$	254.040
	<hr/>
Служебное движеніе 5%	759.897
	37.995
	<hr/>
Всего поѣздовъ	797.892

33.500.000 р. н., причемъ въ составъ послѣдней суммы входятъ 4.830.000 р. н., составляющихъ строительный капиталъ оградительныхъ сооружений порта. При выпускѣ облигаціоннаго капитала съ расчетомъ погашенія въ теченіи 81 года обязательные платежи процентовъ и погашенія капитала 33.500.000 р. н., составятъ 4,630995⁰/₀ или 1.551.383 руб. въ годъ и результатъ эксплуатаціи выразится въ слѣдующихъ данныхъ:

При обращеніи всего чистаго дохода прежде всего на платежи по облигаціямъ:

Чистый доходъ предпріятія .	1.664.109 р.	1.548.109 р.
Отчисленіе въ запасный капиталъ (2 ⁰ / ₀)	33.282 „	30.962 „
Остатокъ чистаго дохода .	1.630.827 „	1.517.147 „
Ежегодные платежи по облигаціямъ	1.551.383 „	1.551.383 „
Чистая прибыль (+) или потеря (—)	+79.444 „	— 34.236 „
т. е. 2 ⁰ / ₀ на акц. кап.		

Распредѣляя же, согласно ходатайству предпринимателей, остатокъ чистаго дохода пропорціонально между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами Общества, получаютъ слѣдующіе результаты эксплуатаціи¹⁾:

Остатокъ чистаго дохода . .	1.630.827 р.	1.517.147 р.
Изъ него на акціи . . .	173.955 „	161.829 „
„ „ „ облигаціи . . .	1.456.872 „	1.355.318 „
Ежегодный платежъ по облигаціямъ	1.551.383 „	1.551.383 „
Чистая потеря (—)	—94.511 „	—196.065 „

При этомъ способъ распредѣленія чистаго дохода получается около 4—4,2⁰/₀ на акціонерный капиталъ Общества.

**Проектъ Общества
Владикавказской
желѣзной дороги.**

Проектируемая Обществомъ Владикавказской ж. дороги вѣтви являются результатомъ экономическихъ изысканій, произведенныхъ распоряженіемъ Владикавказской жел. дор. Для сихъ вѣтвей избрано, по мнѣнію Правленія, наивыгоднѣйшее направленіе, которое, соотвѣтствуя направленію гужевоу подвозки грузовъ къ станціямъ Новороссійской вѣтви и магистральной линіи, вмѣстѣ съ тѣмъ захватываетъ наиболѣе плодородные районы съ крупными торговыми центрами и даетъ наибольшему числу поселеній и хозяйствъ возможность сбыта предметовъ производства съ наибольшей площади земли.

Для этихъ вѣтвей примѣнены были подкоммис-

¹⁾ См. Приложенія V и VI.

сією обычно практикуемые приемы исчисления грузовъ при разсмотрѣніи всѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи сего составлены, приведенныя въ приложеніяхъ VIII—X, таблицы вѣроятныхъ перевозокъ и валового дохода всѣхъ трехъ вѣтвей.

При семъ надлежитъ указать, что для исчисления хлѣбныхъ грузовъ имѣющихъ поступить на Афипскую вѣтку подкоммиссією признано было, что раіонъ линіи принадлежитъ къ числу мѣстностей, имѣющихъ ввозить хлѣбъ, а не высылать избытки своего производства. Посему подкоммиссія опредѣлила количество хлѣбныхъ грузовъ въ зависимости отъ количества потребленія (117.000 душъ \times 18 п.) = 2.100 т. п., и прибавила 1.000 т. п. для надобностей Черноморскаго побережья.

Лѣсные грузы были приняты для вѣтвей въ томъ же общемъ количествѣ, какъ и для Армавиръ-Туапсинской дороги, такъ какъ рынки потребленія лѣса какъ для Армавиръ-Туапсинской жел. дороги, такъ и для вѣтвей Владикавказской жел. дороги, являются общими, возможность же отпуска лѣса для раіоновъ вѣтвей и дороги практически можетъ считаться одинаковой, подкоммиссія примѣрно распредѣлила все количество лѣсныхъ грузовъ слѣдующимъ образомъ: на Васюринскую и Каладжинскую вѣтви по 5.000 т. п. и на Афипскую—3.000 т. п.

Какъ видно изъ указанныхъ выше таблицъ для всѣхъ вѣтвей получены нижеслѣдующія данныя:

В ѣ т в и:

Васюринская. Каладжинская. Афипская.

Мѣстные грузы: по отправленію	12.550 т. п.	11.320 т. п.	7.200 т. п.
Въ томъ числѣ: хлѣбн. грузовъ	5.000 „ „	5.600 „ „	3.100 „ „
„ „ „ лѣсныхъ „	5.000 „ „	5.000 „ „	3.000 „ „
Мѣстные грузы: по прибытію	915 „ „	900 „ „	685 „ „
В с е г о	13.465 „ „	12.220 „ „	7.885 „ „

Валовой доходъ подсчитанъ:

Отъ товарнаго движенія:

Всего на вѣтвь	337.905 р.	239.195 р.	177.390 р.
на версту	4.223 „	2.657 „	1.542 „

Отъ пассажирскаго движенія:

Всего на вѣтвь	60.000 „	67.500 „	115.000 „
на версту	750 „	750 „	1.000 „

Разные сборы:

Всего на вѣтвь	12.000 „	13.500 „	23.000 „
на версту	150 „	150 „	200 „
Итого валовой выручки	409.905 „	320.195 „	315.390 „
на версту	5.124 „	3.557 „	2.742 „

Принятые подкоммиссией нормы для исчисления расходов были следующие: для расходов зависящих от движения — 70 коп. съ поѣздо-версты для первыхъ двухъ вѣтвей и 50 коп. — для Афипской вѣтви, для независящихъ — 1.300 р. для тѣхъ же вѣтвей и 1.500 р. для узкоколейной вѣтки.

На основаніи указанныхъ нормъ эксплуатаціонные расходы разсматриваемыхъ линій составляютъ:

	Васюринская.	Каладжинская.	Афипская.
Зависящіе отъ движенія ¹⁾	160.156 р.	140.803 р.	110.000 р.
Независящіе отъ движенія	104.000 „	117.000 „	172.500 „
Всего расходовъ	264.156 „	257.803 „	282.500 „
Что составляетъ отъ валоваго дохода	64 ⁰ / ₀	80 ⁰ / ₀	89 ⁰ / ₀
Чистый же доходъ опредѣля- ется въ суммѣ	145.749 „	62.392 „	32.890 „

Относя осуществленіе сихъ вѣтвей на счетъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ Общества и считая реализацію ихъ по 80⁰/₀ и принимая строительные капиталы въ размѣрахъ установленныхъ техническою подкоммиссией, нарицательные строительные капиталы составятъ:

	Васюринская (80 верстъ).	Каладжинская (90 верстъ).	Афипская (115 верстъ).
Строит. капиталъ дѣйств.	3.105.000 р.	2.968.900 р.	7.500.000 р.
„ „ нар.	3.881.000 „	3.711.000 „	9.375.000 „
Ежегодный платежъ по нему (4,72 ⁰ / ₀)	183.183 „	175.159 „	442.500 „
Купонный налогъ (0,05)	9.159 „	8.758 „	22.125 „
Всего платежей	192.342 „	183.917 „	464.625 „
Указанный выше чистый до- ходъ не будетъ покрывать обязательныхъ платежей и ежегодный убытокъ соста- вить	—46.593 р.	—121.525 р.	—431.735 р.

Засимъ по поводу каждой отдѣльной вѣтви подкоммиссией было выяснено ея вліяніе на результаты эксплуатаціи Владикавказской ж. дор. (Приложеніе XI).

Васюринская вѣтвь наноситъ съ одной стороны убытокъ, лишая магистраль дополнительныхъ станціонныхъ сборовъ (22.877 р.), но съ другой стороны она же дастъ ей перевозку новыхъ лѣсныхъ грузовъ исчисленныхъ подкоммиссией въ количествѣ около 5.500 т. п., что дастъ около 140.885 рублей дохода, а за вычетомъ расходовъ по перевозкѣ сихъ грузовъ

¹⁾ Количество поѣздовъ принято при нагрузкѣ поѣзда въ направленіи главнаго грузового движенія въ 12.000 п. для первыхъ двухъ вѣтвей и въ 7.500 п. для третьей (см. прил. X).

(77.640 р.), дасть чистой прибыли (140.905—77.640 =) 63.245 р., и за учетом вышеуказанной потери станционных сборов (63.245 р.—22.877 р.=) 40.368 р. прибыли. Въ конечномъ результатѣ прибыль эта не покроетъ ежегодныхъ убытковъ отъ эксплуатаціи Васюринской вѣтки и Общество Владикавказской ж. д. въ случаѣ сооруженія сей вѣтви будетъ нести ежегодный убытокъ въ (46.593 р.—40.368 р.=) = 6.225 рублей.

Каладжинская вѣтвь дасть магистрали около 600.000 п. хлѣбныхъ грузовъ отъ новыхъ запашекъ, 5.000.000 п. лѣсныхъ грузовъ и около 100 000 п. прочихъ грузовъ, а всего 5.700.000 п. новыхъ грузовъ, доходъ отъ пробѣга коихъ составитъ 297.850 руб., а за вычетомъ расходовъ по передвиженію сихъ грузовъ магистраль получитъ (297.850 р.—134.520 р.=) = 163.330 руб. Исключая изъ сей суммы потерю на магистрали дополнительныхъ сборовъ, исчисленныхъ въ суммѣ 18.170 р., чистая прибыль сократится до (163.330 р.—18.170 =) 145.160 р.

Принимая же во вниманіе, что эксплуатація Армавирь-Каладжинской вѣтви будетъ, по подсчетамъ подкоммиссіи, наносить 121.525 р. ежегоднаго убытка, сооруженіе этой вѣтви отразится въ окончательномъ результатѣ (145.160 р.—121.525 р.=) 23.635 рублями чистой прибыли.

Афинская узкоколейная вѣтвь вѣроятно будетъ весьма мало вліять на магистраль и лишь въ смыслѣ увеличенія ея доходности отъ перевозки незначительнаго количества лѣсныхъ грузовъ, а именно чистая прибыль выразится незначительной суммой въ 507 рублей, а весь убытокъ отъ эксплуатаціи сей вѣтви составитъ (431.735 р.—507 р.=) 431.298 р.

Такимъ образомъ сооруженіе и эксплуатація перечисленныхъ трехъ вѣтвей явится убыткомъ для Общества Владикавказской желѣзной дороги въ суммѣ около (6.225 р.—23.635 р.+431.298 р.=) 413.818 р. ежегодно.

Вліяніе Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги на доходность сѣти Общества Владикавказской желѣзной дороги.

Относительно измѣненія грузового движенія по Владикавказской жел. дороги вслѣдствіе вліянія на нея линіи Армавирь-Туапсе, подкоммиссія остановилась на примѣненіи въ данномъ случаѣ принциповъ установленныхъ для подсчетовъ Совѣщаніемъ 1903 г., а именно: Совѣщаніе полагало, что означенныя измѣненія въ грузооборотѣ разбиваются на двѣ категоріи, а именно линія Армавирь-Туапсе: 1) отвлечетъ часть грузовъ, нынѣ вывозимыхъ со станцій участка Владикавказской жел. дороги Екатеринодарь-Кавказская-Армавирь, и 2) отвлечетъ грузы отъ сообщенія между Новороссійскомъ и участкомъ Владикавказской жел. дороги, лежащимъ восточнѣе Армавира, и направитъ ихъ на Туапсе по проектируемой

линии через Армавирь. Все отвлечение грузовъ съ участка Екатеринодаръ-Кавказская-Армавирь составляло (по даннымъ 1901 г.) 2.476 пудовъ съ валовой выручкой въ 237.184 р.; при этомъ Совѣщаніе считало что хлѣбныхъ грузовъ будетъ отвлечено около 30% общаго количества всего отправленія съ этого участка, а для прочихъ грузовъ Совѣщаніе руководствовалось преимущественно соображеніями о мѣстныхъ условіяхъ. Расходы эксплоатаціи по передвиженію сихъ грузовъ были приняты по $\frac{1}{150}$ съ пуда и версты. По поводу же грузовъ долженствующихъ поступить на Армавирь-Туапсинскую дорогу съ Владикавказской дороги изъ за Армавира, Совѣщаніе полагало, что преобладающіе въ этихъ перевозкахъ хлѣбные и нефтяные грузы раздѣлятся между существующимъ направлениемъ на Новороссійскъ и проектируемымъ на Туапсе—пополамъ. Относительно всѣхъ же прочихъ грузовъ Совѣщаніе считало возможнымъ признать, что всѣ эти грузы (кромѣ Новороссійскаго цемента) перейдутъ на проектируемую линію.

Подкоммиссія приняла по симъ основаніямъ количество мѣстныхъ грузовъ, отвлекаемыхъ Армавирь-Туапсинской жел. дорогой (по отчетнымъ даннымъ Владикавказской желѣзной дороги за 1906 г.), въ размѣрѣ 4.671.000 пудовъ съ валовой выручкой въ 343.650 руб. (Приложеніе VII).

Изъ числа транзитныхъ грузовъ отвлечение хлѣбныхъ грузовъ было принято въ томъ же 50%-номъ отношеніи всей перевозки въ Новороссійскъ, какъ это было постановлено Совѣщаніемъ 1903 г., по даннымъ 1906 г. т. е. въ количествѣ 6.300.000 пуд. съ валовою выручкою въ 525.553 р. Относительно же нефтяныхъ грузовъ подкоммиссія приняла во вниманіе, что въ настоящее время прибытіе нефтяныхъ грузовъ въ Новороссійскъ сократилось съ 24.826.797 пудовъ (въ 1903 г.) до 1.304.036 пудовъ (въ 1907 г.), состоящихъ при томъ главнымъ образомъ (въ 1907 г.) изъ цѣнныхъ бензиновыхъ дистиллатовъ (около 53%) и лишь въ меньшей части изъ метеора (28%) и обыкновеннаго керосина (19%); Владикавказская жел. дорога потеряла указанные 23½ мил. пуд. нефтяныхъ грузовъ вслѣдствіе отвлечения ихъ, съ постройкою керосинопровода, на Закавказскую жел. дорогу. Вѣроятно съ сооруженіемъ Армавирь-Туапсинской линіи грузъ этотъ съ округленіемъ около 1½ мил., какъ это выше было указано, цѣликомъ перейдетъ на новое направленіе, что будетъ сопряжено съ ежегодною потерей для Владикавказской жел. дороги около 158.500 руб. Относительно прочихъ грузовъ подкоммиссія полагала, что было бы неправильнымъ принять всѣ эти грузы къ отвлеченію на Туапсе, такъ какъ несомнѣнно грузы эти въ нѣкоторой части своей сохранять прежнее направленіе и

будутъ направляться по старымъ торговымъ путямъ въ Новороссійскъ, съ которымъ установились уже коммерческія связи. Затрудняясь выразить цифрами количество отвлекаемыхъ прочихъ грузовъ, Подкоммиссія полагала возможнымъ принять это отвлечение въ размѣрѣ, примѣрно, $\frac{2}{3}$ существующихъ перевозокъ, а именно: $(1.250.000 \text{ п.} \times \frac{2}{3} =)$ около 840.000 т. п. съ валовою выручкою въ 70.074 руб. Такимъ образомъ потери Общества Владикавказской жел. дороги опредѣляются въ слѣдующихъ размѣрахъ:

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячи пудовъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Выручка въ рубляхъ.
Мѣстные грузы:	4.671	962.226	343.650
Транзитные грузы: хлѣбные грузы . .	6.300	1.997.100	525.553
„ „ нефтяные „ . .	1.500	475.500	158.500
„ „ прочіе „ . .	840	266.280	70.074
Дополнительные сборы.	—	—	47.900
Итого	13.311	3.701.106	1.145.677

Эксплоатаціонные расходы по передвиженію сихъ грузовъ въ размѣрѣ принятомъ Совѣщаніемъ 1903 г., т. е. $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты, составятъ $(\frac{3.701.106.000}{150} =)$ = 246.740 рублей и слѣдовательно чистый убытокъ отъ потери сихъ грузовъ выразится въ суммѣ $(1.145.677 - 246.740 =)$ 898.937 руб. Однако, по мнѣнію подкоммисіи, убытокъ этотъ будетъ вѣроятно меньше, такъ какъ проектируемая линія дастъ на Армавирь около 10 мил. пуд. лѣсныхъ грузовъ, изъ коихъ около 2 мил. п. пойдутъ на надобности самой Владикавказской жел. дороги, а 8 мил. пудовъ дадутъ около 2.400 тыс. пудоверстъ, провозной платы 380.952 р., дополнительныхъ сборовъ 16.000 руб., а за вычетомъ расходовъ по сей перевозкѣ $(\frac{2.400.000.000}{150} =)$ 160.000 р., чистаго увеличенія доходности, въ размѣрѣ 236.952 р. которое уменьшаетъ исчисленный выше убытокъ до $(898.937 - 236.952 =)$ 661.985 рублей.

Убытокъ этотъ долженъ быть увеличенъ суммою въ $(13.311.000 \times 0,6 =)$ 79.866 р., составляющихъ чистую потерю Владикавказской жел. дор. по сборамъ за подачу вагоновъ и др. услуги оказываемыя дорогою въ Новороссійскомъ портѣ съ грузовъ отвлекаемыхъ проектируемою линіею и такимъ образомъ весь убытокъ существующей сѣти Общества Владикавказской жел. дороги отъ осуществленія линіи Армавирь-Туапсе подкоммиссіею принятъ въ $(661.985 + 79.866 =)$ 741.851 руб. или кругло 750.000 рублей, т. е. въ тѣхъ же размѣрахъ, въ коихъ потеря эта была подсчитана Совѣщаніемъ 1903 года.

Представитель Общества Владикавказской жел. дор. по поводу указанныхъ подсчетовъ просилъ отмѣтить въ журналѣ, что по подсчетамъ Общества

убытокъ существующей сѣти Общества опредѣляется въ суммѣ около 1.050.000 руб. т. е. на 300.000 р. болѣе, такъ какъ Общество считаетъ, что будутъ отвлечены всѣ грузы, для которыхъ новое направленіе даетъ сокращеніе пробѣга до морского берега.

Окончательныя сужденія комиссіи.

Вышеприведенные подсчеты технической и экономической подкоммиссіи какъ поодному, такъ и по другому предпріятію были доложены Коммиссіи въ засѣданіи 5 марта, причемъ по поводу возбудившаго разногласіе въ подкоммиссіи вопросу о размѣрахъ исчисленія расходовъ независящихъ отъ движенія для Армавирь-Туапсинской жел. дор. были высказаны нижеслѣдующія соображенія.

Совѣщаніе 1903 г. при опредѣленіи сихъ расходовъ, по соображеніямъ о дѣйствительныхъ нормахъ расходовъ эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ Обществъ восточной Россіи, признало возможнымъ остановиться на нормѣ въ 3.500 р. на версту, „считая, однако, „эту норму нѣсколько высокой, въ виду того, что „линію эту предполагается передать въ эксплуатацію „Обществу Владикавказской жел. дор. и что слѣдовательно отдѣльнаго управленія дорогой устраивать „не предполагается“.

Предсѣдательствующій и большинство членовъ Коммиссіи ¹⁾ считали болѣе осторожнымъ сохранить эту норму для Армавирь-Туапсинской дороги имѣя въ виду, что въ данномъ случаѣ предполагается устраивать отдѣльное управленіе, засимъ со времени Совѣщанія 1903 г. всѣ нормы расходовъ не понизились, а повысились. Не говоря даже о томъ повышеніи, которое вызвано событіями 1905 и 1906 г., нельзя не отмѣтить, что на линіяхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ расходы эти по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ за 1903 и 1904 года выразились въ слѣдующихъ суммахъ:

	1903 г.	1904 г.
Общество Владикавказской ж. д. .	4.137 р.	4.128 р.
„ Моск.-Казанской „ „ .	3.146 „	3.318 „
„ Ряз.-Уральской „ „ .	4.181 „	4.049 „
„ Юго-Восточныхъ „ „ .	3.409 „	3.515 „
Всего по частнымъ дорогамъ .	3.721 „	3.723 „
Всего по сѣти	4.209 „	4.415 „

Посему цифру въ 3.500 р. нельзя считать преувеличенной. Наконецъ, чѣмъ дороже линія, тѣмъ дороже ея содержаніе, тѣмъ болѣе искусственныхъ сооруженій требующихъ надзора, въ настоящемъ же

¹⁾ С. Н. Ястржембскій, О. А. Струве, П. И. Дмитріевъ, Ф. Н. Добрынинъ, Н. И. Лукьяновъ, Н. В. Архангельскій, А. В. Кушинниковъ, кн. Г. В. Мещерскій, К. Я. Загорскій, А. О. Ивановъ и А. В. Ивановскій.

случаѣ около 40⁰/о линіи проходить при трудныхъ условіяхъ. Наконецъ, эксплуатаціонные расходы (при 3.000 р. на версту для расходовъ не зависящихъ отъ движенія) даютъ $(3.000 \text{ р.} \times 232 =) 696.000 \text{ р.}$, а всего съ исчисленными подкоммиссіею расходами зависящими отъ движенія $(696.000 \text{ р.} + 598.419 \text{ р.} =) 1.294.419 \text{ р.}$ эксплуатаціонныхъ расходовъ. Таковыя расходы, при валовомъ доходѣ линіи въ 2.836.528 руб., составляя около 45⁰/о сего дохода, вызываютъ нѣкоторыя сомнѣнія въ правильности принятія нормы въ 3.000 руб. съ версты, такъ какъ такой низкій эксплуатаціонный коэффициентъ не встрѣчается на нашей рельсовой сѣти.

Меньшинство же членовъ Коммиссіи полагали, что всѣ цѣны подняты въ связи съ переживаемымъ нынѣ временемъ, что это явленіе преходящее, которое измѣнится и нормы понизятся. Около 187 верстъ дороги запроектированы съ 0.008 уклонами, сооруженій хотя и много, но всѣ каменные или желѣзные, жилыя постройки всѣ каменные и такимъ образомъ эксплуатація всего этого будетъ выгодна. Содержаніе же администраціи такой небольшой дороги будетъ не дорого стоить. Въ виду этого нѣкоторые члены Коммиссіи (И. А. Звегинцевъ, Н. Ф. Бурдуковъ, П. П. Червинскій, М. В. Поузнеръ, В. Г. Варзаръ, А. А. Шульцъ), склонялись скорѣе къ принятію нормы въ 3.000 руб. съ версты. Въ виду сего разногласія Коммиссія полагала включить въ настоящій журналъ два подсчета: одинъ—принимая норму расходовъ независимыхъ отъ движенія въ 3.000 р. съ версты и другой—въ 3.500 р. Засимъ Предсѣдательствующій обратился къ предпринимателямъ съ предложеніемъ представить Коммиссіи, до того какъ она приступитъ къ выработкѣ своего заключенія, еще какія либо свои сомнѣнія или пожеланія, если у нихъ имѣются таковыя.

Инж. п. с. П. И. Перцовъ, не находя возможнымъ соглашаться съ размѣромъ нормы для расходовъ независимыхъ отъ движенія въ 3.500 р. съ версты, ходатайствовалъ о предоставленіи ему права присоединить къ журналу по сему вопросу особое заявленіе ¹⁾).

Засимъ по поводу подсчетовъ доложенныхъ Коммиссіи, предприниматель, не возражая противъ окончательныхъ подсчетовъ стоимости сооруженія линіи, оправдывая свои цифры, просилъ бы отмѣтить въ журналѣ, что, по его мнѣнію, возможно было бы сдѣлать въ этихъ подсчетахъ нѣкоторыя сокращенія, а именно:

¹⁾ Приложение I.

Исключить стоимость нефтепровода и нефтехранилищ	400.000 руб.
Сократить стоимость отчужденія недвижимыхъ имуществъ (въ виду за- явленій мѣстныхъ представителей о бесплатномъ отчужденіи части стан- ціонныхъ земель)	200.000 „
Уменьшить расцѣнки мастерскихъ, въ виду исчисленнаго Коммиссіею ко- личества поѣздо-верстъ	300.000 „
Сократить запасъ земляныхъ ра- ботъ на	100.000 „
	<hr/>
	1.000.000 руб.

Переходя къ льготамъ о дарованіи коихъ онъ ходатайствуетъ, П. Н. Перцовъ настаивалъ на установленіе размѣра акціонернаго капитала въ суммѣ не свыше 4 мил. руб., исходя главнымъ образомъ изъ желанія размѣстить его на мѣстѣ, такъ какъ населеніе, для обслуживанія нуждъ котораго проектируется данная дорога, готово само явиться въ роли будущихъ хозяевъ дороги, а большій капиталъ съ трудомъ размѣстится на мѣстѣ, реализація же одного лишь облигаціоннаго займа заграницей можетъ быть проведена по болѣе выгодному курсу, нежели при одновременной реализаціи черезъ иностранныхъ банкировъ и акціонернаго капитала. Первоначально размѣръ сего капитала былъ установленъ въ 3¹/₂ мил. р. и затѣмъ былъ увеличенъ до 4 мил. руб., отчасти вслѣдствіе присоединенія къ строительному капиталу дороги, капитала на устройство оградительныхъ сооружений въ Туапсе. Предприниматель смотритъ на эту затрату, какъ на временный расходъ на дѣло, которое по существу является государственнымъ достояніемъ и посему не можетъ быть причисляемъ къ желѣзнодорожному строительному капиталу, а долженъ несомнѣнно влечь за собой извѣстныя тарифныя компенсаціи. По вопросу о размѣрахъ акціонернаго капитала предприниматель не находитъ возможнымъ дѣлать какія либо дополнительные уступки.

По поводу измѣненія направленія линіи въ смыслѣ направленія ея на Бѣлорѣченскую и постройки вѣтви къ Майкопу, предприниматель объяснилъ, что хотя онъ и не настаиваетъ на намѣченномъ имъ направленіи черезъ Майкопъ, однако не можетъ не выразить сомнѣнія въ справедливости намѣченнаго въ технической подкоммиссіи измѣненія направленія линіи съ обходомъ Майкопа и сооруженіемъ къ нему вѣтви. Разумѣется для грузовъ поступающихъ съ востока въ Туапсе будетъ сокращеніе пробѣга на 10 верстъ, но съ другой стороны надо имѣть въ

за 30 верстъ лишняго пробѣга по вѣтви до поступленія на главную линію. Кромѣ того едва ли и стоимость сооруженія отъ этого не увеличится. Во всякомъ случаѣ при составленіи окончательнаго проекта будутъ представлены изысканія обоихъ вариантовъ.

На предложенный вопросъ, взялся-ли бы предприниматель осуществить линію Армавирь-Бѣлорѣченская-Туапсе при условіи предоставленія Обществу Владикавказской жел. дороги концессіи на постройку проектируемыхъ имъ вѣтвей, П. Н. Перцовъ отвѣтилъ, что онъ не возражалъ бы противъ возможности одновременной постройки лишь вѣтви отъ ст. Васюринской на югъ до пересѣченія съ Армавирь-Туапсинской дорогой: такая вѣтвь но только не была бы конкурентной для линіи Армавирь-Туапсе, но даже дала бы этой линіи новые грузы. Что же касается другихъ вѣтвей, то онъ считаетъ ихъ по существу не совмѣстимыми съ линіей Армавирь-Туапсе.

В. Н. Печковскій не дѣлая никакихъ дополнительныхъ заявленій по поводу подсчетовъ и подтвердивъ лишь, что, по его мнѣнію, потери Владикавказской ж. дороги отъ сооруженія Армавирь-Туапсинской ж. д. будутъ больше, чѣмъ исчисленные подкоммиссіей, счелъ долгомъ доложить Коммиссіи, что онъ отнюдь не возражаетъ противъ экономическаго значенія линіи Армавирь-Туапсе: стоитъ открыть карту, чтобы увидѣть, что направленіе Армавирь-Туапсе самое выгодное. Но не будетъ ли нареканій на новое Общество и быть можетъ больше чѣмъ на старое?

У Общества Владикавказской жел. дороги громадныя зерновые склады, большое количество подвижнаго состава, оборудованіе сильно и хорошо. Такъ, на примѣръ, при устройствѣ помѣщеній храненія нормой Владикавказской жел. дор. принято, что съ одной квадратной сажени площади ихъ въ годъ будетъ отправлено 3.000 пудовъ. Для Армавирь-Туапсинской дороги при количествѣ зерна въ 12.600.000 пуд. предположено 704 кв. саж. пакгаузовъ къ платформѣ т. е. около 18.000 пуд. съ одной квадратной сажени. Оборудованіе этой линіи подвижнымъ составомъ также незначительно. На примѣръ, какъ это выше было указано, Владикавказская жел. дорога обильно снабжена подвижнымъ составомъ: паровозовъ пассажирскихъ 132, товарныхъ—680, товарныхъ вагонныхъ единицъ—16.260; для Армавирь-Туапсинской линіи предположено: пассажирскихъ паровозовъ—9, товарныхъ—27 и товарныхъ вагонныхъ единицъ—1.000. Оборудованіе Новороссійскаго порта обошлось около 15.000.000 р., тогда какъ оборудованіе Туапсе предполагается въ 4.000.000 р., въ первомъ—имѣется

нить пристаней, причемъ одна изъ нихъ двухъ-этажная съ механической подачей зерна, — въ Туапсе — проектируется одна пристань съ ручной подачей и погрузкой зерна.

Безъ сомнѣнія Майкопскій районъ можетъ обслуживаться лучше всего Армавиръ-Туапсинской жел. дор., но надо сдѣлать не то, что лучше, а то, что возможно. Кромѣ того, если все удастся, то населеніе получить линію лѣтъ черезъ семь, а вѣтви могутъ быть окончены къ осени 1908 года.

Со своей стороны, отвѣчая на вопросъ предложенный Предсѣдательствующимъ объ осуществленіи проектируемыхъ Обществомъ вѣтокъ при условіи предоставленія П. Н. Перцову концессіи на сооруженіе Армавиръ-Туапсинской жел. дороги, В. Н. Печковскій полагалъ, что изъ всѣхъ вѣтвей, можетъ быть, могла бы быть осуществлена лишь сѣверная часть Васюринской вѣтви до пересѣченія ея съ проектируемой желѣзною дорогою, но не имѣя на это надлежащихъ полномочій, онъ не можетъ дать опредѣленнаго отвѣта, какъ отнеслось бы Общество къ сооруженію этой вѣтви одновременно съ осуществленіемъ линіи Армавиръ-Туапсе.

Выслушавъ изложенныя заявленія предпринимателей и закончивъ этимъ всю подготовительную работу для освѣщенія дѣла Коммиссія перешла къ обсужденію по существу представленныхъ проектовъ инж. п. с. П. Н. Перцова и Общества Владикавказской жел. дороги, причемъ сужденія и заключенія ея коснулись слѣдующихъ главнѣйшихъ вопросовъ:

1) *Признаетъ-ли Коммиссія направленіе линіи Армавиръ-Туапсе, проектированное инженеромъ путей сообщенія Перцовымъ черезъ Майкопъ, правильно установленнымъ или находитъ необходимымъ настаивать на намѣченномъ ранѣе направленіи Армавиръ-Бѣло-рѣченская-Туапсе съ отдѣльною вѣтвью на Майкопъ?*

По этому вопросу Коммиссія высказалась въ томъ смыслѣ, чтобы было сохранено направленіе линіи, удостоившееся Высочайшаго утвержденія 16 Августа 1903 г., т. е. отъ Армавира черезъ ст. Бѣлорѣченскую до Туапсе, съ вѣтвью къ Майкопу протяженіемъ около $(223 + 29 =) 252$ верстъ. Къ этому заключенію приводятъ Коммиссію какъ тѣ соображенія, которыя были высказаны въ технической подкомиссіи, такъ главнымъ образомъ соображенія о необходимости избѣжать совершенно излишняго пробѣга (около 10 верстъ) для транзитныхъ перевозокъ, вслѣдствіе захода магистрали въ Майкопъ. При указанномъ спрямленіи линія получаетъ крупныя техническія улучшенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ и экономическое состояніе г. Майкопа, который развился благодаря географическому своему положенію у входа

въ богатый и дѣвственный районъ, несомнѣнно еще болѣе улучшится при постройкѣ вѣтви, т. к. за нимъ сохранится его значеніе рынка, къ которому какъ и теперь будутъ стекаться грузы. При расположеніи же города на магистрали, часть Майкопскихъ грузовъ отойдетъ на ближайшія станціи. Представитель Намѣстника Его Императорскаго Величества на Кавказѣ ст. с. В. В. Никитинъ по сему поводу отмѣтилъ, что, хотя, быть можетъ, съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ и было бы выгоднѣе избрать направленіе линіи Армавиръ-Майкопъ-Туапсе, однако соображенія о будущемъ транзитномъ значеніи линіи, въ особенности, же въ случаѣ осуществленія Побережной желѣзной дороги, заставляютъ его присоединиться къ мнѣнію прочихъ членовъ Коммиссіи.

II. Признаетъ-ли Коммиссія, что направленіе трехъ вѣтвей Владикавказской жел. дороги—Майкопъ-Васюринская, Армавиръ-Каладжинская и Афи́пская-Туапсе—правильно избрано и отвѣчаетъ нуждамъ края и что взаимное вліяніе сихъ вѣтвей и линіи, проектированной инженеромъ Перцовымъ, исключаетъ возможность или желательность ихъ совместнаго осуществленія, или считаетъ, что оба проекта вполне или въ извѣстныхъ частяхъ могли бы быть осуществлены совместно?

По поводу сего вопроса въ Коммиссіи были высказаны слѣдующія соображенія относительно правильности избраннаго Правленіемъ Общества Владикавказской жел. дороги направленія вѣтвей съ точки зрѣнія удовлетворенія нуждамъ края.

Майкопъ-Васюринская вѣтвь несомнѣнно правильно намѣчена, отвѣчаетъ мѣстнымъ нуждамъ и наименѣе убыточна изъ всѣхъ проектируемыхъ Обществомъ вѣтвей. Осуществленіе хотя бы части ее, въ случаѣ постройки линіи Армавиръ-Бѣлорѣченская-Туапсе, желательно, такъ какъ открываетъ болѣе близкій выходъ на сѣверъ майкопскимъ грузамъ.

Армавиръ-Каладжинская вѣтвь недостаточно обслуживаетъ наиболѣе плодородный районъ и какъ питательная вѣтвь могла бы быть осуществлена, но въ направленіи на ст. Курганную. Очевидно, въ случаѣ предоставленія П. Н. Перцову концессіи на сооруженіе Армавиръ-Туапсинской ж. д., сооруженіе этой вѣтви, какъ примыкающей къ чужой магистрали, не можетъ быть осуществлено распоряженіемъ Общества Владикавказской жел. дороги.

Что же касается линіи Афи́псъ-Туапсе, то къ ней, по мнѣнію Коммиссіи, нельзя не отнестись отрицательно. Не открывая доступа къ морю для наиболѣе хлѣбородныхъ районовъ Кубанской области—Майкопскаго и Лабинскаго, она займетъ спускъ къ Туапсе и будетъ служить препятствіемъ для выхода къ морю ширококолейной линіи. Независимо отъ сего линіи

эта весьма мало касаясь Черноморскаго побережья, на остальномъ своемъ протяженіи почти не имѣетъ никакого мѣстнаго значенія; транзитнаго значенія, будучи узкоколейной, тоже имѣть не будетъ и наконецъ степень ея убыточности вызываетъ серьезныя сомнѣнія въ возможности ея осуществленія за счетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ.

Къ изложеннымъ соображеніямъ относительно указанныхъ вѣтвей, генералъ - майоръ Добрышинъ заявилъ, что ни одна изъ указанныхъ вѣтокъ не отвѣчаетъ интересамъ вѣдомства, представителемъ коего онъ является. Береговая линія побережья, при протяженіи около 500 верстъ не имѣетъ ни одной дороги и такое положеніе очень не выгодно въ стратегическомъ отношеніи, такъ какъ, не говоря о томъ, что мобилизованныя части потеряютъ много времени на передвиженіе по побережью, онѣ будутъ подвергаться нападенію не съ фронта, а съ фланга. Въ войнѣ 1877 года, Турки въ силу этого обстояательства заставили отступить наши войска и заняли всю Абхазію и потомъ стоило большихъ усилий вытѣснить ихъ. Поэтому военное вѣдомство, высказываясь съ своей стороны за постройку линіи Армавиръ-Туапсе, какъ имѣющей серьезное стратегическое значеніе, считаетъ, что остальные линіи не имѣютъ для него сего значенія. Сверхъ сего линія Армавиръ-Туапсе, улучшая матеріальное положеніе казаковъ, будетъ косвенно содѣйствовать лучшему ихъ вооруженію и болѣе исправному несенію службы. Наконецъ, въ интересахъ общегосударственныхъ крайне важно содѣйствовать открытію новаго нефтянаго раіона.

По изложеннымъ соображеніямъ Коммиссія пришла къ заключенію: 1) что постройка Майкопъ - Васюринской вѣтки желательна въ сѣверной ея части до пересѣченія съ Армавиръ - Туапсинской линіей; 2) что сооруженіе разсматриваемыхъ вѣтвей не можетъ замѣнить Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги; 3) что Армавиръ-Каладжинская вѣтка можетъ представлять нѣкоторый интересъ при измѣненіи направленія ея и пункта ея примыканія и могла бы быть осуществлена тѣмъ же Обществомъ, которое осуществитъ линію Армавиръ-Туапсе, и 4) что сооруженіе вѣтви Афипская-Туапсе—нежелательно.

III. *Считаетъ-ли Коммиссія въ настоящее время проектированную затрату капитала на сооруженіе Армавиръ-Туапсинской линіи и непосредственно вызываемую этимъ сооруженіемъ затрату на устройство пристаней и оградительныхъ сооружений въ Туапсе своевременной и отвѣчающей назрѣвшимъ уже нуждамъ края?*

Коммиссія по сему вопросу, въ виду всѣхъ высказанныхъ представителями мѣстныхъ интересовъ соображеній, единогласно пришла къ утвердительному

отвѣту, отмѣтивъ, что, исчисленная выше недостача чистаго дохода на покрытіе обязательныхъ платежей по Армавиръ - Туапсинской желѣзной дороги, около 90 тысячъ рублей въ годъ, была бы покрыта доходами сей линіи, если бы въ строительный капиталъ его не была включена стоимость порта и если бы при исчисленіи доходности линіи было включено въ расчетъ увеличеніе количества хлѣбныхъ грузовъ отъ расширенія посѣвной площади, которое несомнѣнно будетъ вызвано сооруженіемъ новой линіи.

Съ своей стороны членъ Коммисіи отъ Министерства Путей Сообщенія ст. сов. П. П. Червинскій, въ цѣляхъ освѣщенія вопроса, насколько сооруженіе Армавиръ-Туапсинской линіи отвѣчаетъ назрѣвшимъ нуждамъ края, привелъ нижеслѣдующія, имѣющіяся въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія, данныя, которыя свидѣтельствуютъ о недостаточности существующихъ линій для вывоза грузовъ сего района. За время съ 1-го августа 1907 года по 18 февраля с. г., т. е. за 201 день, 28 станцій Владикавказской ж. д. прекращали пріемку грузовъ по 1—4 раза и на сроки отъ 6—40 дней каждая. Такъ, на примѣръ, станція Екатеринодаръ была закрыта четыре раза на 27 дней, ст. Армавиръ 3 раза на 40 дней, ст. Незлобная 1 разъ на 13 дней, ст. Даргъ Кохъ 1 разъ на 20 дней, 6 станцій были закрыты по 1 разу по 10 дней каждая и т. д. Всего 28 станцій были закрыты 464 дня въ среднемъ около 16,6 дней каждая. Хотя данныя эти расходятся нѣсколько со свѣдѣніями, сообщенными представителемъ Общества Владикавказской жел. дороги, тѣмъ не менѣе изъ нихъ усматривается, что жалобы населенія не лишены основанія. Одна изъ причинъ этихъ явленій указывается въ приводимой ниже телеграммѣ председателя Воронежскаго Комитета Генрихсена. Она гласитъ слѣдующее.

„Въ настоящее время въ амбарахъ и элеваторѣ Новороссійска имѣется 6^{1/2} милліоновъ пудовъ хлѣба, при практической емкости ихъ 9.000.000 п. Общее суточное прибытіе въ портъ равно 400 вагоновъ, въ среднемъ, изъ коихъ 280 хлѣба, суточная же нагрузка въ пароходы 180 вагоновъ хлѣба. Такимъ образомъ въ сутки накапливается около 100 вагоновъ въ складахъ; такое положеніе, по отзыву мѣстныхъ агентовъ, продолжится до закрытія, навигаціи по Азовскому морю, то есть, до 20 чиселъ октября, къ каковому сроку надо полагать всѣ складочныя помѣщенія порта будутъ заполнены даже при нынѣшней нормѣ прибытія. Дорога заявила претензію въ биржевой комитетъ на торможеніе экспортерами нагрузки пароходовъ въ ожиданіи повышенія цѣнъ на хлѣбъ; рядомъ съ этимъ заявленъ рядъ обстоятельствъ тормозящихъ выгрузку въ склады и

элеваторъ; биржевой комитетъ принялъ къ обсужде-
нію заявленіе дороги и съ своей стороны полагалъ
бы признать желательнымъ назначить временного
представителя районнаго комитета въ Новороссійскъ
для наблюденія за работой порта, чтобы установить
этимъ путемъ безпристрастное посредничество между
дорогой и экспортерами. При условіи нагрузки па-
роходовъ Управление дороги имѣетъ ввиду усилить
подачу вагоновъ въ склады до 325 и даже 350 ваг.
хлѣба въ сутки, что надо признать наибольшимъ въ
зависимости отъ техническаго развитія станціи; что
же касается установленія ночныхъ работъ, то въ
силу мѣстныхъ условій биржевой комитетъ проситъ
управленіе дороги таковыхъ въ настоящее время
не устанавливать“.

Съ своей стороны управляющій дорогою увѣдо-
милъ предсѣдатель Комитета, что „за время съ 1 по
14 сентября включительно, за исключеніемъ 4 празд-
никовъ, на ст. Новороссійскъ было выгружено въ
среднемъ по 484 ваг. день, и при имѣющихся устрой-
ствахъ увеличить выгрузку нѣтъ возможности и надо
считать такую выгрузку какъ максимальную; органи-
зовать же выгрузку въ ночное время и праздники
пока нельзя вслѣдствіе отказа рабочихъ; быстрое же
возрастаніе остатковъ объясняется громаднымъ вво-
зомъ грузовъ“.

При этомъ работа порта, среднее суточное при-
бытіе пароходовъ и количество остатковъ грузовъ въ
складахъ и элеваторахъ дороги выражается въ ниже-
слѣдующихъ данныхъ:

	Среднее су- точное при- бытіе хлѣба.	Средн. суточ- ная выгрузка хлѣба.	Среднее су- точное при- бытіе паро- ходовъ.	Остатокъ грузовъ въ складахъ станціи и въ элеваторахъ.
	(Число вагоновъ)			Тыс. пуд.
Августъ 1907 г. .	245	134	0,5	6237
Сентябрь „ „ .	303	235	0,4	8410
Октябрь „ „ .	240	241	0,6	9289
Ноябрь „ „ .	112 ¹⁾	104	0,7	8237
Декабрь „ „ .	82 ¹⁾	108	0,3	7992

Эти данныя ясно показываютъ насколько въ
краѣ назрѣло потребность въ устройствѣ второго вы-
хода для его грузовъ.

Признавая эту потребность, Комmissія въ то же
время не могла не отмѣтить, что затрудненія по вы-
возу хлѣба изъ хлѣбороднаго района Кубанской об-
ласти несомнѣнно задерживаютъ экономическое раз-
витіе этого края, между тѣмъ край этотъ обладаетъ
всеми естественными данными для значительнаго
усиленія мѣстной производительности и можетъ съ
улучшеніемъ въ немъ путей сообщенія не только

¹⁾ Уменьшеніе суточного прибытія и погрузки объясняется заба-
стовкой грузчиковъ въ Новороссійскъ съ 13 Ноября по 19 Декабря.

развить въ значительной степени сельско-хозяйственную дѣятельность, но дать развитіе и другимъ отраслямъ промышленности.

IV. Считаетъ-ли Коммиссія, что ущербъ наносимый условіямъ дѣятельности и дальнѣйшаго развитія Владикавказской жел. дороги при сооруженіи линіи Армавиръ-Туапсе отдѣльнымъ желѣзнодорожнымъ Обществомъ можетъ послужить основаніемъ къ недопущенію образованія такового Общества?

По сему вопросу членъ Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія ст. сов. П. П. Червинскій представилъ Коммиссіи нижеслѣдующія соображенія. Общество Владикавказской желѣзной дороги при осуществленіи тѣхъ предпріятій, которыя нынѣ разсматриваются Коммиссіею, будетъ нести ежегодно около одного милліона рублей убытка, а именно: около 740.000 рублей отъ сооруженія Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги и около 300.000 рублей отъ сооруженія линіи Ейскъ-Сосыка. Будутъ ли отъ этой потери страдать интересы частныхъ акціонеровъ Общества Владикавказскрй жел. дор.?—Если взять доходъ Общества за 1906 годъ въ размѣрѣ около 14 милліоновъ рублей и параллельно произвести расчетъ для дохода Общества уменьшеннаго на 1 милліонъ рублей т. е. для 13.000.000 р. чистаго дохода, то чистая прибыль распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Чистый доходъ	14.000.000 р.	13.000.000 р.
Отчисленіе въ запасн. капиталъ	280 000 „	260.000 „
	13.720.000 „	12.740.000 „
На уплату 0/0 и погашеніе:		
по облигаціямъ и ссудамъ	10.483.000 „	10.483.000 „
„ акціямъ	440.000 „	440.000 „
	10.923.000 „	10.923.000 „
Чистая прибыль	2.797.000 „	1.817.000 „
Правительству 1/2 чистой прибыли въ уплату долговъ		
долговъ по гарантіи	1.398.500 „	908.500 „
	1.398.500 „	908.500 „
Акціонерамъ 10/0 съ акц. капитала	85.500 „	86.500 „
	1.312.000 „	822.000 „
Правительству 1/2 излишка чистой прибыли за участіе въ чистыхъ прибыляхъ	656.000 „	411.000 „
Акціонерамъ 1/2 излишка чист. прибыли	656.000 „	411.000 „
Всего Правительству	2.054.500 „	1.319.500 „
Всего акціонерамъ (сверхъ 440.000)	741.500 „	497.500 „
Весь дивидендъ (включая 440.000) на акцію въ 500 р.	67,9	53,8

Иначе говоря, въ первомъ случаѣ доходъ акціонеровъ составитъ 13,5% и во второмъ—10,7% и такимъ образомъ при уменьшеніи дохода Общества на 1.000.000 рублей, доходъ акціонеровъ, оставаясь выше 10%, понизится на 3% при предположеніи, что къ 1912 году доходъ Общества не измѣнится сравнительно съ 1906 годомъ.

Между тѣмъ изъ обзрѣнія результатовъ эксплоатации Общества Владикавказской ж. д. за рядъ лѣтъ усматривается, что въ среднемъ ежегодное возрастаніе чистаго дохода составляетъ около 5%, т. е. около 700.000 рублей. Такимъ образомъ ежегодная потеря отъ отвлеченія грузовъ на новыя линіи остановила бы ростъ дивиденда акціонеровъ на одинъ годъ съ небольшимъ. Практически надо думать, что и этого не будетъ, такъ какъ возрастаніе дохода Общества скоро покроетъ этотъ убытокъ.

Оцѣнивая приведенные результаты, Коммиссія пришла къ тому заключенію, что предпріятіе Владикавказской ж. дороги настолько крѣпко въ финансовомъ отношеніи, что указанное отвлеченіе части его выручки не можетъ на него повліять пагубнымъ образомъ. Затѣмъ она не могла не обратить вниманія на то, что уже нынѣ отмѣчаются на Владикавказской ж. дорогѣ залежи и остановки въ приѣмѣ грузовъ; при такихъ условіяхъ отнюдь нельзя смотрѣть на исчисленное отвлеченіе нѣкоторой части перевозокъ какъ на реальный убытокъ дороги; скорѣе можно предположить, что освобожденіе ея пропускной способности поведетъ, главнымъ образомъ, къ упорядоченію на ней движенія къ прямой выгодѣ населенія, отошедшіе же отъ дороги грузы возмѣстятся ей другими, которые не могутъ нынѣ поступить на нее за недостаткомъ мѣста. Наконецъ, Коммиссія отмѣтила, что и проекты вѣтвей Владикавказской ж. д. приносятъ ей немногимъ меньшій убытокъ, чѣмъ Армавирь-Туапсинская ж. дорога, между тѣмъ сама Владикавказская ж. дорога находила возможной ихъ постройку. По всѣмъ симъ соображеніямъ Коммиссія не могла видѣть въ финансовыхъ результатахъ для Владикавказской ж. дороги отъ сооруженія самостоятельнымъ Обществомъ линіи Армавирь-Туапсе такого обстоятельства, которое могло бы послужить препятствіемъ для осуществленія этой линіи.

V. Признаетъ-ли Коммиссія пріемлемыми условія образованія Общества Армавирь Туапсинской жел. дороги и испрашиваемыя П. Н. Перцовымъ льготы?

Разсмотрѣвъ представленные предпринимателемъ главныя основанія соглашенія съ Правительствомъ по образованію Общества Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги, Коммиссія признала возможнымъ принять указанныя условія со слѣдующими измѣненіями:

По § 1.

Основной капитал Общества образуется для сооружения железнодорожной линии Армавирь-Майкоп-Туапсе посредством выпуска Обществом:

- а) акций на 3.500.000 руб., реализуемых по нарицательной цѣнѣ погашаемыхъ въ 81 годъ,
- б) гарантированныхъ Правительствомъ облигацій въ размѣрѣ суммы, опредѣляемой по утвержденіи расцѣпной вѣдомости.

Въ виду категорическаго заявленія предпринимателя, что онъ не можетъ увеличить акціонерный капиталъ свыше 4.000.000 руб. нар., Коммиссія, признавая всю ненормальность организаціи предпріятій со столь низкимъ отношеніемъ складочнаго капитала къ общему капиталу предпріятія, тѣмъ не менѣе затруднялась, въ виду вполне выяснившейся крайней потребности Кубанской области въ путяхъ сообщенія, усматривать въ этомъ обстоятельстве достаточныя основанія для полнаго отказа въ предоставленіи концессіи.

Вслѣдствіе сего Коммиссія признала возможнымъ, отступивъ отъ обычнаго соотношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, допустить въ настоящемъ дѣлѣ акціонерный капиталъ въ размѣрѣ не свыше 4.000.000 руб. нар., что даетъ при основномъ капиталѣ Общества въ 37.500.000 руб. нар. соотношеніе капиталовъ, примѣрно, какъ 1 : 8.

Облигаціямъ Общества со дня выпуска ихъ дается гарантія Правительства въ уплатѣ 5% интереса и погашенія въ 0,1% — со дня открытія правильнаго движенія по линіи.

Коммиссія признала возможнымъ даровать облигаціямъ Общества правительственную гарантію не свыше $4\frac{1}{2}\%$.

По § 4.

Обществу предоставляется право устраивать склады, элеваторы, возводить портовые сооружения, пристани, нефтепроводы, нефтехранилища, различныя приспособленія къ нимъ, устраивать подъѣзды, гдѣ потребуется, гостиницы въ станціонныхъ зданіяхъ и на земляхъ, отчужденныхъ подъ желѣзную дорогу, и устраивать и эксплуатировать курорты и санаторіи и т. д.

За выраженнымъ предпринимателемъ согласіемъ исключено.

По § 9.

Открыть движеніе поѣздовъ на дорогѣ Общество обязано не позже трехъ съ половиною лѣтъ послѣ полученнаго утвержденнаго проекта.

Коммиссія признала необходимымъ приурочить открытіе движенія поѣздовъ не къ моменту полученія утвержденнаго проекта, а ко дню опубликованія устава Общества.

По § 10.

По окончаніи сооруженія желѣзной дороги, когда Министръ Путей Сообщенія признаетъ сооруженіе это исполненнымъ во всемъ согласно съ требованіями устава, 50% могущаго оказаться остатка

По сему параграфу Коммиссія полагала, что вопросъ о включеніи сего постановленія зависитъ отъ рѣ-

строительнаго капитала зачисляются въ запасный капиталъ Общества, остальные же 50% по постановленію общаго собранія акціонеровъ Общества могутъ быть выданы въ награду лицамъ принявшимъ участіе въ организаціи Общества Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги и въ постройкѣ этой дороги.

По § 13.

Прежде всего, отчисляется 2% на образованіе запаснаго капитала впредь до достиженія симъ капиталомъ размѣровъ, опредѣленныхъ въ § 12. Остаточная затѣмъ сумма чистаго дохода распределяется на уплату %% и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ, пропорціонально нарицательнымъ суммамъ сихъ капиталовъ.

шеній, которое приметъ Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта по ходатайству предпринимателей Общества Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги о включеніи подобнаго постановленія въ Уставъ Общества этой дороги.

По сему вопросу среди Коммиссіи возникло разногласіе. Предсѣдательствующій и Члены Коммиссіи отъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля полагали отказать предпринимателю въ дарованіи сей льготы, имѣя въ виду, что при отсутствіи пропорціональнаго дѣленія платежи по облигаціямъ оказываются обеспеченными, при введеніи же означеннаго дѣленія приплаты Правительства по гарантіи явятся реальными, между тѣмъ, и безъ этого казна будетъ нести извѣстный ущербъ отъ осуществленія Армавирь-Туапсинской жел. дороги, какъ участница въ прибыляхъ Владикавказской жел. дор. Кромѣ того акціонерный капиталъ предполагается размѣстить среди обывателей, которые выгодами отъ дороги отчасти будутъ покрывать потерю дохода по акціямъ, пока таковая потеря будетъ оставаться отъ неполнаго развитія движенія. Прочіе же члены Коммиссіи считали возможнымъ предоставить пропорціональное распредѣленіе чистаго дохода, но ограничивъ доходъ на акціи при неполномъ покрытіи платежей по облигаціямъ 3% на акціонерный капиталъ, т. е. въ томъ же размѣрѣ, въ коемъ начисляются 0% 0% на сей капиталъ за время постройки.

Дарованіе этой льготы Обществу принявшему на свои средства сооруженіе и оборудованіе порта представляется, по мнѣнію сихъ членовъ, вполне справедливымъ.

По § 14.

Выкупная за акціи цѣна не можетъ быть ниже нарицательной стоимости акцій.

Коммиссія предполагала, въ виду предоставленія Обществу цѣлаго ряда иныхъ льготъ, означенное постановленіе въ имѣющей быть выработаннымъ проектъ устава не включать.

За указанными измѣненіями, Коммиссія признала возможнымъ включить означенныя главныя основанія въ имѣющій быть выработаннымъ уставъ Общества Армавирь-Туапсинской ж. д.

VI. Признаетъ-ли Коммиссія проектируемая Обществомъ Владикавказской ж. дороги условія сооруженія вѣтвей на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ, на основаніи устава Общества и въ указанные имъ сроки, пріемлемыми, или Коммиссія признаетъ эти вѣтви, по экономическому ихъ значенію и типу сооруженія, подчиненными дѣйствію Положенія о подъѣздныхъ путяхъ и подлежащими предварительному разсмотрѣнію мѣстныхъ Кавказскихъ властей, на точномъ основаніи указаннаго Положенія?

Усматривая изъ предъидущихъ сужденій, что изъ трехъ проектируемыхъ Обществомъ Владикавказской ж. д. вѣтвей осуществленію могла бы подлежать лишь Васюринская вѣтвь, Коммиссія полагала возможнымъ разрѣшить сооруженіе ея на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ на основаніи устава Общества и въ двухлѣтній срокъ со дня утвержденія дополненія къ уставу Общества, при этомъ на вѣтвь эту по ея экономическому значенію и типу сооруженія Коммиссія не усматривала основанія распространять дѣйствіе Положенія о подъѣздныхъ путяхъ.

Заключение Коммиссіи.

На основаніи изложенныхъ сужденій Коммиссія полагала:

I) предоставить образуемому инж. п. с. П. Н. Перцовымъ акціонерному Обществу сооруженіе и эксплуатацію линіи Армавирь-Туапсе съ вѣтвью на Майкопъ, протяженіемъ около 252 верстъ, а также устройство оградительныхъ портовыхъ устройствъ и пристанскихъ приспособленій въ Туапсе, общою стоимостью около 28.000.000 рублей дѣйств., съ распространеніемъ на это предпріятіе гарантіи облигаціоннаго капитала и другихъ льготъ по закону 10-го іюня 1905 г., при этомъ Предсѣдательствующій и члены Коммиссіи отъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля возражали противъ дарованія сему Обществу распредѣленія чистаго дохода предпріятія пропорціонально нарицательнымъ суммамъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ; прочіе же члены Коммиссіи полагали возможнымъ предоставить Обществу и эту льготу на изложенныхъ въ настоящемъ журналѣ основаніяхъ.

II) предоставить Обществу Владикавказской ж. д. сооруженіе и эксплуатацію вѣтви отъ ст. Васюринской въ направленіи къ Майкопу до пункта пересѣченія съ проектируемой Армавирь-Туапсинской ж. дорогой, протяженіемъ около 50 верстъ и стоимостью около 2.130.000 р.

III) предложене Общества Владикавказкой ж. дороги о сооруженіи Армавиръ-Каладжинской и Туапсе-Афипской вѣтвей—отклонить; и

IV) предложене Общества Владикавказской ж. д. о сооруженіи, взамѣнъ линіи Ейскъ-Сосыка, вѣтви Ейскъ-Кушевка—отклонить.

По вопросу о предоставленіи инж. п. с. С. Е. Палашковскому права образованія Общества для сооруженія и эксплуатаціи желѣзнодорожной линіи Ейскъ—Сосыка, Коммиссія осталась при заключеніи, принятомъ ею въ засѣданіи 12 января 1908 г.

Приложенія

Приложенія.

Заявленіе инж. п. с. П. Н. Перцова.

Опираясь на разрѣшеніе Вашего Превосходительства, честь имѣю представить настоящее мое дополнительное заявленіе.

Въ послѣднемъ засѣданіи Коммиссіи Его Превосходительство О. А. Струве остановился на необычайномъ коэффициентѣ эксплуатаціи, который получился, на основаніи принятыхъ Коммиссіей подсчетовъ, для Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги и въ размѣрѣ этого коэффициента усматривалъ основанія для опасеній, что поверстные расходы, независящіе отъ движенія, Коммиссіею преуменьшены и посему полагалъ необходимымъ подсчитать финансовыя результаты эксплуатаціи означенной дороги въ предположеніи расхода въ $3\frac{1}{2}$ тысячи рублей на версту.

По сему поводу позволяю себѣ доложить нижеслѣдующее.

Коэффициентъ эксплуатаціи зависитъ существеннымъ образомъ не только отъ размѣра расходовъ эксплуатаціи, но и отъ средней пудоверстной ставки на каждой данной дорогѣ. По сему служить мѣриломъ для сравненія съ другими дорогами и основаніемъ для какихъ либо сужденій о степени основательности подсчетовъ по данной дорогѣ онъ можетъ лишь въ томъ случаѣ, если предварительно данныя, послужившія для его опредѣленія, приведены къ единству.

Такъ, въ отношеніи Армавирь-Туапсинской жел. дороги необходимо: къ расходамъ прибавить суммы на содержаніе правительственнаго надзора и на смѣну рельсъ и шпалъ, каковой расходъ въ теченіе перваго пятилѣтія не будетъ имѣть мѣста, а изъ дохода выдѣлить доходъ по перевозкѣ почты и чистый доходъ по портовымъ операціямъ и среднюю пудоверстную ставку принять такую же, какая имѣетъ мѣсто для сравниваемыхъ дорогъ.

Если принять сравнение данныхъ по желѣзнымъ дорогамъ Европейской сѣти за 1904 г. ¹⁾, то получается слѣдующій коэффициентъ эксплуатаціи:

$$\kappa = \frac{696.000 + 598.419 + 28.072 + 88.392}{278.400 + \frac{27,8}{47} (2.501.143 + 46.400)} \dots (1)$$

гдѣ — 696.000 р. — расходы, независящіе отъ движенія,

598.419 р. — „ „ зависящіе „ „

28.072 р. — средній по частной сѣти расходъ на правительственный надзоръ и жандармскую полицію (121 р. на версту).

88.392 р. — на смѣну рельсъ и шпаль по нормамъ Владикавказской ж. д. (381 р. на вер.).

278.400 р. — доходъ отъ движенія большой скорости.

2.501.143 р. — доходъ отъ товарнаго движенія.

46.400 р. — доходы, не зависящіе отъ движенія.

$\frac{1}{27,8}$ к. — средняя пудоверстная ставка на Армавирь-Туапсинской ж. д., получающая отъ раздѣленія доходовъ по товарному движенію (2.501.143 + 46.400) на количество товарныхъ пудоверствъ (7.082.010.000).

$\frac{1}{47}$ к. — средняя пудоверстная ставка на Европейской сѣти въ 1904 г.

При такихъ поправкахъ, коэффициентъ κ получается изъ формулы (1) равнымъ 79%, а не

$$\kappa = \frac{696.000 + 598.419}{278.000 + 278.400 + 10.161 + 122.000} = 44\% (2)$$

какъ то получается при простомъ раздѣленіи суммы расходовъ на сумму валового и, частью (122.000 р. по портовымъ операціямъ), даже чистаго, дохода.

Если съ этимъ сопоставить, что въ 1904 г. коэффициентъ эксплуатаціи достигалъ въ среднемъ на Европейской сѣти 65%, а на частныхъ дорогахъ — 62%, то отсюда, повидимому, нельзя усмотрѣть доводовъ къ опороченію расчетовъ Коммиссіи относительно предстоящихъ по Армавирь-Туапсинской ж. д. расходовъ, ибо для нея получается послѣ соотвѣтственныхъ поправокъ коэффициентъ въ 79%.

Засимъ нельзя не остановиться на томъ обстоятельстве, что, на Европейской сѣти вообще, расходы, независящіе отъ движенія, составляютъ 48% отъ общей суммы расходовъ по эксплуатаціи, а на частныхъ дорогахъ — 50%, повышаясь до 59% лишь на

¹⁾ Данные за 1905 и 1906 г. не пригодны для сравненія, а данные за 1907 г., когда послѣдствія событій предыдущихъ лѣтъ для большинства дорогъ почти изгладились, еще не опубликованы.

одной Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., на которой движения (29,5 милл. пудовъ въ версту) ниже, нежели на Армавирь-Туапсинской (со служебными 32 милл. п.-в. на в.), а на всѣхъ дорогахъ по густотѣ движения приближающихся къ послѣдней, процентное отношеніе получается ниже 50%.

Между тѣмъ, уже при нормѣ расходовъ независимыхъ въ 3.000 руб. на версту, послѣдніе составляютъ 54% отъ общаго расхода, а при 3.500 руб. каковую норму рекомендовалъ Его Превосходительство О. А. Струве, они достигнутъ 63%, чего не встрѣчается ни на одной дорогѣ сѣти.

Кромѣ сего, необходимо имѣть въ виду, что въ численную Коммиссію для первыхъ пяти лѣтъ эксплуатаціи норму поверстнаго расхода въ 3.000 руб. не могли входить расходы на смѣну рельсъ и шпаль (380 р. на версту) и не вошли расходы по содержанию правительственнаго надзора и жандармской полиціи (120 руб. на версту).

Такимъ образомъ, останавливаясь на нормѣ въ 3.000 руб., Коммиссія для сравненія съ другими дорогами сѣти, должна была имѣть въ виду сказанное добавленіе 500 руб., которое даетъ совершенно невѣроятное соотношеніе расходовъ независимыхъ въ 63% отъ общаго расхода.

Опираясь на послѣднее обстоятельство я и полагалъ по сему, что болѣе вѣроятною представлялась бы для Армавирь-Туапсинской ж. д. норма въ 2.500 руб. на версту и уже во всякомъ случаѣ совершенно немыслима норма 3.500 р., которая, съ добавкою 500 р., дала бы соотношеніе въ 72%.

Что касается вліянія короткаго протяженія линіи на поверстный размѣръ общихъ расходовъ, то необходимо отмѣтить, что общераспространенное мнѣніе о выгоде большихъ управленій рѣшительно никакими цифрами не подтверждается, что, наоборотъ, въ большихъ сѣтяхъ управленіе дорогою принимаетъ весьма громоздкій характеръ, появляются промежуточные инстанціи въ видѣ такъ называемыхъ „отдѣленій“ и, въ результатѣ, общіе расходы не только не падаютъ, но даже возрастаютъ.

Маленькую линію можно и должно эксплуатировать при полномъ устраненіи бумажнаго производства и, слѣдовательно, экономно и дешево. Это положеніе какъ нельзя лучше подтверждается примѣромъ маленькой, но транзитной, Бѣлгородъ-Сумской ж. д., на которой общіе расходы ниже, чѣмъ гдѣ либо на сѣти.

Нижеслѣдующая таблица дастъ совершенно ясное представленіе о причинахъ возрастанія расходовъ независимыхъ на рядѣ дорогъ. Изъ нея видно, что увеличеніе протяженія линій въ одномъ управленіи сокращаетъ поверстную норму въ лучшемъ случаѣ

лишь на весьма короткий промежуток времени. Расходы растут съ теченіемъ времени неуклонно, очевидно подъ вліяніемъ возрастающей потребности въ ремонтъ и усложняющейся администраціи.

Г О Д А.	Владикавказская		Моск.-Казанская		Моск.-Кіево-Вор.		Рыбинско-Болог.	
	протяж.	норма расх. не завис.	протяж.	норма расх. не завис.	протяж.	норма расх. не завис.	протяж.	норма расх. не завис.
1897	1.365	3.470	1.212	2.885	1.489	2.314	772	1.776
1898	1.365	3.770	1.646	2.211	1.554	2.509	825	2.330
1899	1.867	3.183	1.644	2.659	1.991	2.322	861	2.514
1900	2.206	3.425	1.640	2.966	2.013	3.040	886	3.183
1901	2.333	3.662	1.912	2.789	2.329	2.986	1.901	1.769
1902	2.347	4.050	2.064	2.531	2.333	3.053	1.920	2.753
1903	2.333	4.137	2.069	3.012	2.341	3.104	1.901	3.080
1904	2.333	4.128	2.070	3.305	2.340	3.047	2.446	2.591
1905	2.333	4.482	2.070	3.449	2.340	3.089	2.448	3.032

Г О Д А.	Рязанско.-Уральск.		Юго-Вост.		Бѣлг.-Сумская		По шести большимъ О-вамъ	
	протяж.	норма расх. не завис.	протяж.	норма расх. не завис.	протяж.	норма расх. не завис.	протяженіе въ одномъ управл. общее	норма расх. не завис.
1897	2.595	3.105	3.348	3.162	—	—	12.545	2.091
1898	2.726	3.403	3.453	3.365	—	—	13.663	2.277
1899	3.302	3.006	3.570	3.517	—	—	15.441	2.640
1900	3.605	3.436	3.915	3.249	—	—	14.752	2.459
1901	3.600	4.157	3.232	3.607	—	—	15.933	2.656
1902	3.605	4.168	3.251	3.395	140	2.333	16.251	2.709
1903	3.600	4.172	3.244	3.409	147	1.860	16.264	2.711
1904	3.600	4.049	3.244	3.515	147	1.688	16.810	2.801
1905	3.600	4.026	3.244	3.650	147	1.801	16.810	2.801

Засимъ, принимая въ расчетъ чистый доходъ по операціямъ портовой станціи въ 0,6 к. съ пуда по нормамъ Владикавказской ж. д., Коммиссія тѣмъ самымъ признавала наличіе операціонныхъ расходовъ по тѣмъ же нормамъ въ $3,0 - 0,6 = 2,4$ к. на пудъ, или въ суммѣ въ 732.000 рублей, въ каковую цифру очевидно входятъ вообще расходы по концевой станціи, несомнѣнно вліяющіе на уменьшеніе отдѣльно посчитанныхъ расходовъ по самой дорогѣ.

Такимъ образомъ, по моему мнѣнію, имѣются всѣ данныя къ тому, чтобы признать норму расходовъ, независащихъ отъ движенія, даже въ 3.000 рублей на версту преувеличенною, а норму въ 3.500 рублей—не имѣющею никакого обоснованія и вѣроятія.

Въ заключеніе, считаю необходимымъ еще разъ подчеркнуть, что, тогда какъ, даже по скромнымъ подсчетамъ Комиссіи, предпріятіе собственно Армавирь-Туапсинской дороги обѣщаетъ дать на акціи свыше 7%, оградительныя сооруженія, при отсутствіи какого либо особаго сбора за пользованіе ими, никакого дохода не дадутъ и, въ результатѣ, вся тяжесть оплаты процентовъ по ихъ сооруженію цѣликомъ ляжетъ на акціонеровъ.

Дѣйствительно, хотя при пропорціональномъ дѣленіи на акціи до 3% и получается какъ будто приплата казны въ 30.000 руб., но она совершенно фиктивна, ибо въ дѣйствительности немедленно устранится, какъ вслѣдствіе неизбежнаго сокращенія строительной стоимости дороги, такъ и благодаря несомнѣнному появленію неучтенныхъ Коммиссіею новыхъ грузовъ—хлѣба съ нынѣ, въ виду бездорожья, не распахиваемыхъ 250.000 десятинъ чернозема и нефти изъ Майкопскаго района.

При такихъ условіяхъ даже дарованіе пропорціональнаго дѣленія до 4¹/₂% на акціи никакого ущерба казнѣ причинить не можетъ. Въ виду сего я позволяю себѣ поддерживать свое ходатайство о такой льготѣ учреждаемому мною обществу, ибо она, не требуя рѣшительно ничего отъ Государства, придастъ акціямъ вполнѣ реальную цѣнность и, слѣдовательно, отнимаетъ у нихъ всякій спекулятивный характеръ, могущій воспрепятствовать размѣщенію ихъ въ твердыхъ рукахъ.

Настоящее заявленіе мое почтительнѣйше прошу Ваше Превосходительство не отказать пріобщить къ журналу Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Петербургъ, 11 марта 1908 г.

(Подписалъ) инж. п. с. *Петръ Николаевичъ Перцовъ.*

ГЕОЛОГИЧЕСКІЙ КОМИТЕТЪ.

Января 17 дня 1908 г.

№ 62.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Въ Совѣтъ Съѣздовъ Представителей Промышленности
и Торговли.

Въ отвѣтъ на запросъ, отъ 10 сего января за № 9711, касательно вѣроятнаго промышленнаго значенія такъ называемаго Майкопскаго нефтеноснаго раіона, Геологическій Комитетъ имѣетъ честь сообщить нижеслѣдующее.

Въ 1907 году, по порученію Комитета, была начата детальная геологическая съемка въ предѣлахъ указаннаго раіона. Геологомъ Богдановичемъ и сотрудникомъ Комитета горнымъ инженеромъ Чарноцкимъ были картированы два планшета одоверстной топографической съемки, обнимающіе окрестности станицъ Ходыжинской, Нефтяной, Апшеронской и Ширванской. Въ 1906 году этими же лицами осмотрѣна почти вся полоса нефтеносныхъ земель отъ станицы Кеслеровской на сѣверо-западѣ до станицы Ширванской на юго-востокѣ. Нефтеносность всей этой полосы отъ Таманскаго полуострова до станицы Ширванской была извѣстна со времени покоренія этого края: въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ нефть эксплуатировалась, какъ извѣстно, около станицы Кеслеровской (Кудако) и станицы Ильской. Развѣдочныя буренія производились и въ другихъ мѣстахъ (около станицъ Абинской, Холмской, Калужской), въ томъ числѣ и около станицы Ходыжинской въ Майкопскомъ отдѣлѣ. Съ 1906 года замѣтно оживился интересъ къ поискамъ нефти именно въ Майкопскомъ отдѣлѣ, гдѣ около станицы Нефтяной въ 1907 году было заложено нѣсколько буровыхъ скважинъ. Каковы результаты этихъ современныхъ развѣдочныхъ работъ въ точности до сихъ поръ неизвѣстно. Если бы онѣ были отрицательными, какими, до извѣстной степени, считаютъ результаты всѣхъ прежнихъ развѣдочныхъ и эксплуатационныхъ работъ къ сѣверо-западу отъ Майкопскаго отдѣла, то все-таки вопросъ о промышленномъ значеніи Майкопскаго отдѣла этимъ рѣшенъ бы не былъ.

Многочисленные естественные выходы нефти слѣдуютъ на пространствѣ отъ Кеслеровской до Ширванской узкой полосой, приуроченной преимущественно къ обнаженіямъ на поверхность весьма постоянной

въ литологическомъ отношеніи свиты слоевъ листоватыхъ глинъ; эта свита залегаетъ непосредственно въ лежащемъ боку породъ второго средиземноморскаго яруса и, въ свою очередь, непосредственно покрываетъ почти на всемъ указанномъ протяженіи бѣлыя и голубовато-сѣрыя известковыя глины съ фораминиферами. Естественный выходъ нефти изъ слоевъ фораминиферовыхъ глинъ замѣченъ только въ одномъ мѣстѣ; обыкновенно эти глины или очень слабо битуминозны, или совершенно не битуминозны. Что касается породъ средиземноморскаго яруса, то мѣстами изъ нихъ выступаютъ естественные выходы нефти, напр., къ сѣверу отъ стан. Хадыжинской; не рѣдкость—естественные выходы нефти и изъ слоевъ болѣе новыхъ, напр., сарматскихъ около станціи Азовской, мѣотическихъ около станціи Холмской, понтическихъ около Абинской. Въ предѣлахъ Майкопскаго района, который мы будемъ считать отъ сѣверо-западныхъ окрестностей станицы Хадыжинской до стан. Ширванской, нефтеносность вполне опредѣленно ограничивается свитой листоватыхъ глинъ, за исключеніемъ одного указанного случая, около стан. Хадыжинской. Эта постоянная связь выходовъ нефти съ опредѣленной стратиграфической толщей породъ, возрастъ которой условно можетъ быть принятъ отъ нижнеміоценоваго до средняго олигоцена, даетъ полное основаніе называть свиту листоватыхъ глинъ нефтеносной толщей. Постоянство нефтеносности этой толщи и спорадическое появленіе нефти изъ слоевъ болѣе высокихъ говорятъ въ пользу предположенія, что нефтеносность послѣднихъ есть вторичное явленіе по отношенію къ первой толщѣ. Битуминозность нефтеносной свиты, сохраняющаяся съ замѣчательнымъ постоянствомъ на ея выходахъ, позволяетъ высказать твердую увѣренность, что битуминозность продолжается и по паденію этой свиты; это условіе есть необходимое для локализациі нефти среди рассматриваемой свиты, но оно не есть еще достаточное, какъ увидимъ ниже. При детальномъ изслѣдованіи въ 1907 году обнаружилось значительное литологическое непостоянство этой толщи по простиранію на ея естественныхъ выходахъ. Около станицы Хадыжинской она является существенно въ видѣ листоватыхъ битуминозныхъ глинъ мѣстами съ весьма постоянными тонкими прослоями песковъ и чередующихся съ ними кремневыхъ прослоевъ (спикулевые прослои). Естественные выходы нефти здѣсь, на Асфальтовой горѣ и около станицы Хадыжинской, представляютъ весьма постоянныя, хотя и слабыя, истеченія нефти и отдѣленія горючихъ углеводородовъ и приурочены именно къ упомянутымъ кремневымъ прослоямъ. Довольно значительныя отложенія кира на склонахъ Асфальтовой горы свидѣлствуютъ

о постоянствѣ этихъ выходовъ. Къ юго-востоку отъ Хадыжинской станицы, на пространствѣ между станицами Нефтяной и Ширванской, литологическій характеръ нефтеносной толщи рѣзко измѣняется; въ ней появляются слои грубаго песка, достигающіе мощности 20—25 саж., причемъ можно отличить два горизонта песковъ, раздѣленные слоями листоватыхъ глинъ и дающіе наиболѣе обильные въ этомъ районѣ естественные, а частью и искусственные (колодцы), выходы нефти. Ближе къ Ширванской станицѣ песчаные слои снова исчезаютъ и нефтеносная свита представлена въ разрѣзахъ р. Пшехи листоватыми битуминозными глинами такого же характера, какъ и къ сѣверо-западу отъ Хадыжинскаго района, но въ лежащемъ боку съ тонкими прослоями крупнозернистаго песчаника (съ обломками мѣловыхъ окаменѣлостей).

Осмотръ обнаженій показываетъ, слѣдовательно, общеизвѣстный фактъ локализациі скопленій нефти въ песчаныхъ слояхъ, подчиненныхъ свитѣ битуминозныхъ глинъ. Нефтеносная свита въ ея естественныхъ обнаженіяхъ обнаруживаетъ однообразное залеганіе у подножія высотъ, сложенныхъ изъ породъ мѣловаго возраста; паденіе слоевъ этой свиты остается постояннымъ на NNO, причемъ мѣстами (Асфальтовая гора) уголъ паденія повышается до 57° , а къ юго-востоку паденіе становится пологое — 17° — 12° (около Хадыжинской) и 5° — 6° (около колодцевъ Нефтяной станицы). Съ уменьшеніемъ угла паденія нефтеносная полоса въ ея поверхностномъ распространеніи довольно быстро расширяется, отъ 60—70 сажень на Асфальтовой горѣ, до $1\frac{1}{2}$ версты къ сѣверу отъ Хадыжинской и до 2 версты — въ районѣ Нефтянскомъ и даже до 4 версты — въ окрестностяхъ Ширванской. Мощность нефтеносной свиты наиболѣе точно оцѣнивается тамъ, гдѣ паденіе ея болѣе крутое, именно въ 40—50 саж.; гдѣ паденіе ея положе, тамъ и мощность ея возрастаетъ, приблизительно до 200 саж. въ Нефтянскомъ районѣ. Отсюда видно, что появленіе песчаной фациі въ нефтеносной свитѣ вызываетъ и увеличеніе ея мощности, хотя дальше къ юго-востоку весьма значительная мощность сохраняется и при исключительно глинистомъ развитіи толщи.

Практика и теорія мѣсторожденій нефти показываютъ, что локализациа нефти связана съ повышеніемъ нарушенія залеганія нефтеносныхъ слоевъ и съ обособленіемъ среди нихъ песчаныхъ или вообще болѣе пористыхъ породъ. Последнее мы видимъ достаточно отчетливо и въ Майкопскомъ районѣ. Что же касается перваго условія, то геологическая съемка обнаружила, что къ сѣверу отъ линіи естественныхъ обнаженій нефтеносной свиты можно ожидать подъ

покровомъ болѣе новыхъ стратиграфическихъ горизонтовъ только очень слабую складчатость. Именно, къ сѣверу отъ Хадыжинской очень пологую брахисинклиналь (т. е. замкнутую котловину) къ NW и SO, выравнивающуюся въ слои однообразно наклоненные къ NO; въ области Нефтянскаго района, въ предѣлахъ развитія средняго сармата (около станицы Апшеронской), можно ожидать антиклинальную складку, а на югѣ ближе къ выходамъ нефтеносной толщи, въ предѣлахъ развитія нижняго сармата, обнаруживаются незначительныя формы изогнутія, сравнительно быстро выравнивающіяся къ NW и SO.

Обращаясь къ расположенію старыхъ и новыхъ развѣдочныхъ работъ въ предѣлахъ Майкопскаго района, необходимо отмѣтить, что всѣ онѣ сосредоточены на естественныхъ выходахъ нефтеносной свиты болѣе или менѣе близко отъ выходовъ нефти. Въ отношеніи разрѣзовъ, которые могутъ дать такіа буровыя скважины, можно сказать, что кромѣ нѣкоторыхъ деталей онѣ не могутъ прибавить ничего существеннаго къ тому, что уже видно изъ осмотра естественныхъ обнаженій. Естественные выходы нефти въ обнаженіяхъ головъ однообразно наклоненныхъ слоевъ обусловливается напоромъ газовъ и частью гидростатическимъ давленіемъ грунтовыхъ водъ; послѣднее обнаружилось очень ясно около станицы Хадыжинской, гдѣ цѣлый рядъ слабыхъ нефтяныхъ источниковъ, выступающихъ на уровнѣ воды въ рѣчкѣ въ іюнѣ мѣсяцѣ, совершенно изсякъ, когда въ августѣ мѣсяцѣ, вслѣдствіе продолжительной засухи, вода въ рѣчкѣ исчезла. Вліяніе грунтовыхъ водъ возможно только на выходахъ нефтеносной свиты; на глубинѣ по ея паденію этого вліянія не можетъ быть, такъ какъ верхніе горизонты нефтеносной свиты повсюду являются здѣсь водоупорнымъ слоемъ, опредѣляющимъ весьма постоянный водоносный горизонтъ въ песчаныхъ слояхъ второго средиземноморскаго яруса (висячій бокъ нефтеносной свиты). Притокъ нефти къ скважинамъ, закладываемымъ на выходахъ однообразно наклоненныхъ слоевъ, можетъ поддерживаться при болѣе значительной глубинѣ скважинъ только случайнымъ давленіемъ газовъ; такіа скважины не могутъ имѣть сколько нибудь значительной области питанія нефтью, даже при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ въ отношеніи ихъ углубленія въ песчаная толщи нефтеносной свиты. Слѣдовательно, въ лучшемъ случаѣ, такіа буровыя скважины могутъ дать кратковременный дебитъ нефти и совершенно даже отрицательный результатъ ихъ не можетъ еще рѣшить безповоротно вопроса о промышленномъ значеніи района.

Кромѣ благопріятныхъ тектоническихъ условій, которыя способствовали бы локализациі нефти по паденію всей нефтеносной битуминозной свиты, для

осуществленія такой локализации необходимы и соответствующія литологическія условія по паденію всей свиты, т. е. развитіе и тамъ толщъ песчаной фации. Первое условіе выражено здѣсь, какъ мы видѣли, слабо, но оно констатировано, и этимъ опредѣляются мѣста, единственно пригодныя для заложенія здѣсь болѣе глубокихъ развѣдочныхъ скважинъ. Наличие или отсутствіе песчаныхъ фаций по паденію нефтеносной толщи могутъ быть доказаны только глубокимъ буреніемъ. При относительной бѣдности естественными обнаженіями Майкопскаго раіона передъ окончательнымъ выборомъ мѣстъ для заложенія такихъ скважинъ необходима еще развѣдка шурфами для выясненія деталей расположенія складокъ, намѣченныхъ исполненными геологическими изслѣдованіями только въ общихъ чертахъ. Буреніе, заложенное въ точкахъ, наиболѣе благопріятныхъ для достиженія на наименьшей глубинѣ слоевъ нефтеносной свиты, собранныхъ хотя бы въ легкія складки, можетъ дать отвѣтъ, рѣшающій вопросъ о нахожденіи здѣсь нефти промышленнаго значенія. Если отвѣтъ будетъ отрицательнымъ, то, при наличныхъ геологическихъ данныхъ, болѣе не останется никакихъ обоснованныхъ соображеній на поиски здѣсь нефти.

Породы, подстилающія нефтеносную свиту въ раіонѣ станицы Хадыжинской, залегаютъ трансгрессивно на размытыхъ слояхъ мѣловой системы. Во время отложенія нефтеносной свиты были временныя колебанія глубины этого моря (смѣна глинъ песками и кремневыми прослоями), но далеко ли отъ береговъ этого моря отражались такія колебанія, не переходятъ ли по паденію и эти чередующіеся слои въ однообразную глинистую фацию,—ничего нельзя сказать. Въ области Нефтянскаго раіона пески нефтеносной свигы сами обнаруживаютъ трансгрессивный характеръ, что подтверждается нахожденіемъ на нихъ глыбъ, даже утесовъ, мѣлового мергеля, слоевъ конгломерата и песчаника съ обломками мѣловыхъ окаменѣлостей; эти факты позволяютъ высказать болѣе или менѣе вѣроятное предположеніе, что въ области Нефтянскаго раіона и къ сѣверу отъ современныхъ выходовъ песчаныхъ фаций нефтеносной толщи, т. е. теперь по паденію свиты, можно ожидать повторенія песчаныхъ слоевъ, представляющихъ слѣдъ медленнаго наступленія моря того времени на мѣловую сушу. Можно высказать также догадку, что такіе песчаные слои не будутъ залегать на однихъ горизонтахъ съ песками на выходахъ свиты, а могутъ повторяться и ниже. Эти соображенія благопріятны для возможности открытія промышленной нефти въ Нефтянскомъ раіонѣ. Глубина буровыхъ скважинъ, заложенныхъ на основаніи намѣченныхъ здѣсь соображеній, опредѣляется для Нефтянскаго раіона: въ предѣлахъ

средняго сармата не менѣе 300 саж., въ предѣлахъ нижняго сармата глубина будетъ меньше, а для Хадыжинскаго—около 155 саж. до нефтеносной толщи.

Изъ всего изложеннаго здѣсь ясно, что было бы преждевременнымъ говорить о какомъ бы то ни было значеніи мѣстной нефтепромышленности на развитіе доходности проектируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Болѣе правильнымъ было бы высказать нѣкоторыя соображенія относительно вліянія той или иной линіи на поиски нефти промышленнаго значенія.

Привлеченіе частной предприимчивости къ указаннымъ выше дорого стоящимъ работамъ, которыя могли бы наконецъ разрѣшить вопросъ о промышленномъ значеніи Майкопскаго нефтеноснаго района, возможно только при условіи осуществленія желѣзнодорожной магистрали Армавиръ-Майкопъ-Туапсе, пересѣкающей непосредственно Хадыжинскій нефтеносный районъ. Вліяніе подъѣздного пути Васюринская-Майкопъ можетъ, конечно, проявиться и на развитіи поисковъ нефти, но уже значительно слабѣе, чѣмъ вліяніе магистрали. Второй подъѣздной путь не можетъ вызвать какого либо оживленія мѣстной нефтепромышленности.

Подписалъ: Директоръ Комитета *О. Чернышевъ*,
скрѣпилъ: Консерваторъ *А. Державинъ*.

ВЫСОЧАЙШЕ
УЧРЕЖДЕННАГО
СОВѢЩАНІЯ
для
ОБСУЖДЕНІЯ МѢРОПРІЯТІЙ
по развитію
ЧЕРНОМОРСКАГО ПОБЕРЕЖЬЯ КАВКАЗА.

— ❦ —
24 Ноября 1907 года.

Майкопскій нефтяной районъ.

Въ виду возбужденія вопроса о проведеніи желѣзнодорожной линіи отъ станціи Армавиръ на Майкопъ и Туапсе, получаютъ большой интересъ мѣсторожденія нефти въ Майкопскомъ районѣ, на сѣверномъ склонѣ Кавказскаго хребта, въ 70 верстахъ отъ города Туапсе. Нахожденіе здѣсь нефти фактъ въ дѣйствительности не новый, но лишь въ послѣднее время, благодаря изслѣдованіямъ горнаго инженера Винда, на этотъ районъ обращено серьезное вниманіе и уже начаты не только развѣдочныя работы, но многими фирмами, получившими здѣсь отводы, приступлено уже къ буренію.

Естественныхъ выходовъ нефти тутъ много; нефть появляется на поверхности почвы, въ стѣнкахъ овраговъ, которые бороздятъ по всѣмъ направленіямъ склоны окрестныхъ горъ. Присутствіе нефти въ этой области извѣстно давно—нефтяные источники были открыты здѣсь вскорѣ послѣ покоренія края русскими. Прежніе аборигены страны, черкесы, ихъ эксплуатировали гораздо ранѣе этой эпохи и добывали изъ нихъ родъ гудрона, который они употребляли для смазыванія осей повозокъ; этотъ гудронъ былъ въ сущности ничѣмъ инымъ какъ нефтью, затвердѣвшей на воздухѣ. Позднѣе казаки, которые поселились въ странѣ послѣ эмиграціи черкесовъ и которые основали тамъ нѣсколько станицъ и деревень, начали въ свою очередь эксплуатировать эти источники. Одна изъ этихъ станицъ получила даже названіе Нефтяной. Остальные источники были открыты возлѣ станицъ Ширванской и Хадыженской. Не довольствуясь эксплуатацией натуральныхъ источниковъ, казаки принялись рыть колодцы, изъ которыхъ добывали нефть какъ для собственнаго употребленія, такъ и для продажи. Обыкновенно эти колодцы были неглубоки, рѣдко достигая 10—15 сажень. Они использовали только верхніе пласты, не имѣя возможности со своими прими-

тивными орудіями идти далеко вглубь земли. Вначалѣ колодцы давали чистую нефть, но мало по малу они затоплялись почвенными и поверхностными водами, противъ которыхъ казаки бороться не умѣли, и тогда ихъ оставляли, чтобы рыть другіе рядомъ. Слѣдуетъ замѣтить, между прочимъ, что казаки давали предпочтеніе тяжелой нефти, которую они добывали изъ верхнихъ пластовъ, такъ какъ она больше подходила къ тому употребленію, которое они изъ нея дѣлали,—смазываніе колесъ,—и пренебрегали легкою нефтью болѣе глубокихъ слоевъ. Нефть, свободно вытекавшая въ теченіе вѣковъ изъ натуральныхъ источниковъ, твердѣла на воздухѣ и образовала мощные потоки горной смолы, заливавшей стѣны овраговъ и склоны горъ. Одна изъ этихъ горъ получила даже названіе „Асфальтовой горы“, подъ которымъ она извѣстна и до сихъ поръ. Въ 5 верстахъ отъ станицы Хадыженской есть еще другая достопримѣчательность края—возвышенность, которую называютъ „Восковой горой“—пласть глины, пропитанный озокеритомъ, кажется, однако, въ слишкомъ недостаточномъ количествѣ, чтобы возможно было прибыльно добывать это вещество. Другое мѣсто носить заманчивое названіе „Нефтяного озера“—это равнина, вся покрытая пластомъ горной смолы, сгущенной и затвердѣвшей нефти; въ срединѣ этой равнины просачивается нефть, а иногда даже течетъ потоками, изъ цѣлаго ряда источниковъ. Тожественный фактъ замѣчается и въ мѣстности, носящей названіе „Старые и новые нефтяные колодцы“, въ центрѣ старинныхъ и позднѣйшихъ мѣстъ добычи нефти прежними обитателями и теперешними русскими жителями. Любопытно отмѣтить, что одно изъ первыхъ научныхъ изслѣдованій этого края было сдѣлано французскимъ геологомъ, г. Соquand'омъ, въ 1876 г., который далъ краткое, но очень точное описаніе его въ „Bulletin de la Société géologique de France“ за 1877 г. VI, слѣдовательно 30 лѣтъ тому назадъ. Хотя изысканія г. Соquand'a предприняты были въ эпоху, когда передвиженіе по странѣ было гораздо болѣе затруднительно, чѣмъ теперь, тѣмъ не менѣе онъ тогда же высказалъ, что „Хадыженскія горы очень богаты нефтью, но отдаленность этого края отъ крупныхъ центровъ потребленія, трудность перевозки, конкуренція со стороны другихъ мѣсторожденій, находящихся въ лучшихъ условіяхъ, дѣлаютъ добываніе здѣсь нефти очень ограниченнымъ“.

Обстоятельства, отмѣченныя французскимъ изслѣдователемъ, какъ препятствія къ развитію разработки Майкопскихъ мѣсторожденій, проявляли свое отрицательное вліяніе и въ позднѣйшее время. Неблагопріятныя для развитія эксплуатаціи нефти въ этомъ районѣ условія даже усилились съ тѣхъ поръ, какъ

нефть Бакинская и Грозненская нашла себѣ свободный выходъ къ Черному морю по желѣзнымъ дорогамъ Баку-Поти-Батумъ и Грозный-Новороссійскъ. Нѣсколько предпринимателей пробовали дѣлать изысканія, но они ничего не получили, кромѣ убытковъ, вслѣдствіе недостатка путей сообщенія. Сооруженіе шоссе между Майкопомъ и Туапсе нисколько не улучшило положенія. Съ другой стороны, прежнія изслѣдованія этихъ мѣсторожденій, въ томъ числѣ и изысканія г. Соquand'a, были недостаточны, чтобы доказать ихъ благонадежность. И только новѣйшія изысканія г. Винда пролили свѣтъ на эти богатства, предполагавшіяся, но не изученныя до сихъ поръ такъ, какъ они этого заслуживаютъ. И главнымъ образомъ работамъ г. Винда мы обязаны тѣмъ, что ученый и промышленный міръ наконецъ обратилъ вниманіе на эту, такъ долго заброшенную, мѣстность. Значительное повышеніе цѣнъ на нефть въ Россіи ставитъ на первую очередь вопросъ объ изысканіи новыхъ источниковъ ея для снабженія страны и для увеличенія вывоза керосина за-границу, что облегчится съ сооруженіемъ проектируемой желѣзной дороги Армавиръ-Майкопъ-Туапсе и съ устройствомъ порта въ Туапсе.

Слѣдуетъ замѣтить, что работы по изслѣдованію горныхъ богатствъ этого края очень трудны, какъ вслѣдствіе его горнаго характера, такъ и изъ за непроходимыхъ лѣсовъ, покрывающихъ большую его часть. Поверхностное изслѣдованіе недостаточно для опредѣленія геологическаго строенія почвы, нужно дѣлать шурфы, а еще лучше проводить глубокія скважины, чтобы дать себѣ отчетъ въ развитіи и залеганіи нефтеносныхъ слоевъ, присутствіе которыхъ обнаруживается появленіемъ натуральныхъ источниковъ нефти въ мѣстахъ выходовъ этихъ пластовъ наружу. Эти предварительныя изслѣдованія были сдѣланы г. Винда, теперь же они продолжаются, уже на большемъ пространствѣ и въ болѣе широкихъ размѣрахъ, нѣсколькими промышленниками, которые предприняли разработку этихъ мѣсторожденій.

Извѣстно, что залежи нефти обѣщаютъ быть тѣмъ богаче, чѣмъ большаго развитія достигнутъ пласты нефтеносныхъ песковъ (неглинъ) и чѣмъ они болѣе мощны. Однимъ изъ наиболѣе благопріятныхъ показаній является присутствіе мощныхъ пластовъ известняковъ съ остатками ракушекъ, морскихъ животныхъ и растеній, разложенію которыхъ нефть и обязана своимъ образованіемъ, согласно наиболѣе распространенной теперь теоріи объ органическомъ происхожденіи этого вещества. Наконецъ, важно, чтобы нефтяные слои не имѣли бы слишкомъ крутого паденія, и въ этомъ отношеніи особенно благопріятны синклинальныя складки, т. к. онѣ образуютъ родъ подземнымъ нефтяныхъ бассейновъ, въ кото-

рыхъ нефть сохраняется въ чистомъ видѣ, тогда какъ въ мѣстахъ выхода пластовъ на поверхность она теряетъ большую часть своихъ летучихъ веществъ и превращается въ нефть тяжелую. Скважины, заложенные въ наиболѣе глубокихъ частяхъ этихъ бассейновъ, и даютъ большею частью фонтаны, появленіе коихъ обусловливается какъ гидростатическимъ давленіемъ самой нефти, такъ и напоромъ тѣхъ газовъ, которыми она насыщена. Въ виду этого необходимо избѣгать закладки скважинъ въ мѣстахъ выхода пластовъ на поверхность и въ особенности слишкомъ близко отъ натуральныхъ нефтяныхъ ключей, которые притомъ всегда даютъ нефть низшаго качества, вслѣдствіе потери ею самыхъ цѣнныхъ веществъ и превращенія въ нефть тяжелую. Къ сожалѣнію, эту ошибку повторяютъ очень часто неопытные промышленники.

Всѣ вышеупомянутыя условія, отъ которыхъ зависитъ успѣхъ эксплуатаціи нефтяныхъ мѣсторожденій, имѣются въ наличности на Апшеронскомъ полуостровѣ и дѣлаютъ Бакинскій районъ промышленнымъ центромъ, пока единственнымъ въ мірѣ. Но послѣ изысканій г. Винда можно предположить, что эти условія полностью встрѣчаются и въ нефтяномъ бассейнѣ Майкопа, по крайней мѣрѣ въ нѣкоторыхъ его частяхъ,—и это должно особенно привлекать наше вниманіе на эту мѣстность, такъ несправедливо заброшенную въ теченіе долгихъ лѣтъ. Изысканіями г. Винда установлено, что Майкопское мѣсторожденіе нефти тянется, судя по обнаруженнымъ въ немъ естественнымъ выходамъ нефтеносныхъ пластовъ и ключей, на протяженіи 25—30 верстъ. Ширина нефтеносной площади не могла еще быть опредѣлена. Паденіе пластовъ различно въ различныхъ частяхъ бассейна. На сѣв.-западной сторонѣ бассейна оно достигаетъ своего максимума, отъ 40—50°; на юго-вост. отъ 15—20°, и еще дальше въ томъ же направленіи не выше 8—10—15°. Надо думать, что эта послѣдняя часть и представляется наиболѣе богатой и благопріятной для разработки. Насколько можно судить по естественнымъ обнаженіямъ, которыя мѣстами встрѣчаются въ горахъ и оврагахъ, а также и по многочисленнымъ развѣдочнымъ буровымъ скважинамъ, здѣсь имѣется нѣсколько нефтяныхъ пластовъ, общая мощность которыхъ колеблется между 20—50 и даже до 100 саж. (извѣстно, что наиболѣе продуктивныя скважины въ Баку имѣютъ теперь часто 150—200 саженой глубины, а иногда даже и больше). Ни до одного изъ болѣе глубокихъ слоевъ буровыя работы въ Майкопскомъ районѣ еще не дошли. Но именно на нихъ то и основываются наибольшія надежды нефтепромышленниковъ, такъ какъ поверхностные слои, не говоря уже о мѣстахъ выхода пла-

стовъ царужу и натуральныхъ источникахъ нефти, даютъ обыкновенно только тяжелую нефть, съ среднимъ удѣльнымъ вѣсомъ въ 0,940⁰, наиболѣе цѣнную казаками; по нѣскольکو колодцевъ дали и легкую нефть, плотностью отъ 0,865 до 0,890⁰.

По изслѣдованіямъ г. Винда, толщина пластовъ нефтеноснаго песку или песчанистой глины, пропитанной нефтью, достигаетъ иногда нѣсколькихъ сажень. Они переслаиваются пластами болѣе или менѣе битуминозныхъ глинъ. Известняки и глины съ ракушками и другими органическими остатками, которые достигаютъ громадной мощности въ окрестностяхъ Баку, измѣряются иногда и въ Майкопскомъ округѣ, какъ это можно видѣть въ естественныхъ обнаженіяхъ на склонахъ горъ, многими десятками сажень. Какое же количество органическихъ веществъ, главныхъ источниковъ образованія нефти, должны были зародить и скопить въ нѣдрахъ земли эти пласты на протяженіи тысячелѣтій?

Что касается толщины всего нефтеноснаго слоя Майкопскаго района, то г. Винда опредѣляетъ его въ 870 саж.—я всегда цитирую этого автора, чтобы меня не обвинили въ преувеличеніи. Другое преимущество Майкопскихъ мѣсторожденій состоитъ, по мнѣнію г. Винда, въ томъ, что глубокіе нефтеносные пласты менѣе пропитаны водою, что должно облегчить добываніе нефти. Въ то время, какъ прежніе примитивные колодцы бывали часто затопляемы водами до такой степени, что ихъ приходилось забрасывать, нижележащіе пласты, вслѣдствіе ихъ болѣе горизонтальнаго расположенія, а также отсутствіе сдвиговъ и трещинъ, черезъ которыя воды могли бы прорываться въ глубь, должны давать только чистую нефть, свободную отъ воды, насыщенную газами высокого давленія, которые могутъ вызвать образованіе фонтановъ, столь заманчивыхъ для предпринимателей.

Считаю излишнимъ останавливаться на выясненіи экономическихъ условій, которыя Майкопскія мѣсторожденія должны встрѣтить въ будущемъ при ихъ эксплуатаціи. Достаточно сказать, что въ то время, какъ Бакинскіе и Грозненскіе источники, единственно эксплуатируемые теперь на Кавказѣ, находятся— первые на разстояніи 842 верстъ, вторые—на разстояніи 750 верстъ отъ Чернаго моря, Майкопскіе же всего въ 70 верстахъ отъ него и будутъ имѣть обезпеченный выходъ въ портъ Туапсе, который нынѣ значительно расширяется. Правда, что въ настоящую минуту этотъ нефтеносный край соединенъ съ берегомъ только однимъ шоссе, которое пересѣкаетъ горную цѣпь, и перевозить нефть гужомъ даже по шоссе, было бы, конечно, слишкомъ накладно. Но тѣмъ большее значеніе должна имѣть проектированная желѣзная дорога Армавирь-Майкопъ-Туапсе, одна изъ

станцій которой намѣчена въ самомъ центрѣ нефтяныхъ мѣсторожденій близъ станціи Хадыженской. О значеніи же этой линіи для богатѣйшей Кубанской области и для всего Черноморскаго побережья я считаю излишнимъ говорить, такъ какъ оно ясно само собой.

Въ заключеніе скажу нѣсколько словъ о теперешнемъ состояніи работъ по развѣдкамъ и эксплуатаціи Майкопскихъ нефтяныхъ залежей. Здѣсь уже зарождается новая промышленность, послѣ того летаргическаго сна, въ которомъ этотъ край пребывалъ въ теченіе 30 лѣтъ. Г.г. Бунге и Палашковскій, два предпринимателя, очень извѣстные своими работами и въ Баку и въ разныхъ другихъ мѣстахъ, приобрѣли здѣсь нефтеносныя площади путемъ заявокъ. По ихъ иниціативѣ и на ихъ средства производились изысканія г. Винда. Къ нимъ присоединилась одна изъ главныхъ старѣйшихъ фирмъ „Бакинское Нефтепромышленное Общество“. Позднѣе явились другіе предприниматели, г.г. Горязинъ и К^о, Нас-ки Селитрянникова и др. Буровыя работы начаты во многихъ мѣстахъ съ весны текущаго года (1907) и хотя онѣ и не достигли еще глубокихъ пластовъ, отъ которыхъ ждутъ наилучшихъ результатовъ, нефть уже встрѣчена на разныхъ горизонтахъ. Къ сожалѣнію, здѣсь повидимому повторяются ошибки, такъ часто дѣлавшіяся прежде и повредившія репутаціи многихъ мѣсторожденій, — расположеніе буровыхъ скважинъ слишкомъ близко отъ естественныхъ выходовъ нефти, въ головѣ нефтеносныхъ пластовъ, т. е. при условіяхъ, наименѣе благопріятныхъ для вѣрной и продолжительной эксплуатаціи. Тѣмъ не менѣе, имѣются свѣдѣнія, что уже два мѣсяца тому назадъ на промыслѣ Насл. Селитрянникова, между станицами Нефтяной и Ширванской, изъ скважины глубиною всего въ 28 саженъ и съ діаметромъ въ 4 дюйма, забилъ фонтанъ, выбрасывающій нефть 8 разъ въ сутки и дающій въ 24 часа до 1000 пуд. легкой нефти (0.864) очень хорошаго качества. Это, конечно, еще нельзя считать окончательнымъ, рѣшающимъ дѣло успѣхомъ, но это во всякомъ случаѣ крупный шагъ впередъ въ дѣлѣ возникновенія нефтяной промышленности въ Майкопскомъ районѣ, сулящемъ, согласно вышеизложенному, столь заманчивыя перспективы для будущаго. Очевидно, что если эти надежды оправдаются, то и проектированная желѣзнодорожная линія, долженствующая пересѣчь этотъ районъ и связать его съ Чернымъ моремъ, получитъ громадное не только мѣстное, но и гораздо болѣе широкое, государственное значеніе, особенно при настоящемъ кризисѣ въ нефтяномъ дѣлѣ, подъемѣ продажныхъ цѣнъ на нефть и керосинъ и недостаточности Бакинскихъ и Грозненскихъ мѣсторожденій для удовлетворенія все возра-

стающихъ потребностей въ этомъ горючемъ матеріалѣ
всей нашей промышленности вообще.

Эти, многимъ совершенно неизвѣстныя, свѣдѣ-
нія о Майкопскомъ нефтяномъ районѣ я считаю нуж-
нымъ сообщить, въ виду предстоящаго въ скоромъ
времени обсужденія вопроса о проведеніи новой же-
лѣзнодорожной линіи Армавиръ—Майкопъ—Туапсе,
въ качествѣ лица, близко знающаго положеніе и
нужды Западнаго Кавказа и состоящаго предсѣдате-
лемъ Высочайше учрежденнаго Совѣщанія для
обсужденія мѣръ къ развитію и оживленію Черно-
морскаго его побережья.

А. Ермоловъ.

Вѣроятный грузооборотъ Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги (232 в.).

	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Дополни- тельные сборы.
<i>Грузы отправленія.</i>						
Хлѣбъ изъ Лабинскаго отд. въ Туапсе (Арм.).	800	232	185.600	I/27	68.741	6.640
„ „ „ „ „ (Лаб.).	3.600	191	687.600	I/25	275.040	29.880
„ „ за Армавиръ	2.400	40	96.000	I/35	27.428	11.280
„ „ Майкопскаго отд. черезъ Армав. мука	600	90	54.000	I/36	15.000	2.820
„ „ Майкопск. отд. въ Туапсе мука(Майк.).	2.500	142	355.000	I/24	147.917	20.750
„ „ „ „ (Бѣлорѣч.). .	2.500	122	305.000	I/24	127.083	20.750
„ „ Екатеринодарск. отд. въ Туапсе .	1.200	100	120.000	I/24	50.000	9.960
„ „ Любинскаго отд. за Армавиръ . . .	350	40	14.000	I/35	4.000	1.645
„ „ „ „ въ Туапсе	350	190	66.500	I/25	26.600	2.905
„ „ Майкопскаго отд. „ „	700	142	99.400	I/24	41.417	5.800
Итого хлѣба	15.000	126	1.983.100	I/25	783.226	112.440
Подсолнухъ въ мѣстномъ сообщеніи	1.150	80	92.000	I/25	36.800	9.545
Картофель „ „	115	100	11.500	I/82	1.402	1.185
Сѣно „ „	400	150	60.000	I/100	6.000	2.920
Табакъ черезъ Туапсе	285	142	40.470	I/15	26.980	2.936
„ „ Армавиръ	285	90	25.650	I/18	14.250	1.625
Масла сѣмяныя черезъ Майкопъ-Туапсе. .	285	142	40.470	I/18	22.483	2.936
„ „ „ Армавиръ	60	90	5.400	I/42	1.286	342
„ „ „ Армавиръ-Туапсе.	285	232	66.120	I/18	36.733	2.936
Жмыхи изъ Лабы въ Туапсе	1.000	200	200.000	I/25	80.000	8.300
„ „ Майкопа въ Туапсе	1.500	142	213.000	I/25	85.200	12.450
Лѣсн. грузы черезъ Армавиръ I категоріи .	1.000	110	110.000	I/59	18.644	4.200
„ „ „ „ II „	4.000	110	440.000	I/67	65.672	16.800
„ „ „ „ III „	5.000	110	550.000	I/100	55.000	15.500
„ „ черезъ Туапсе I категоріи . . .	1.000	122	122.000	I/32	38.125	7.300
„ „ „ Туапсе II „	1.000	122	122.000	I/32	38.125	7.300
„ „ „ „ III „	1.000	122	122.000	I/73	16.712	5.300
Деревянные издѣлія	345	90	31.050	I/36	8 625	1.967
Крупный рогатый скотъ черезъ Армавиръ .	345	90	31.050	I/32	9.703	1.150
„ „ „ „ Туапсе	230	142	32.660	I/32	10.206	1.533
Шерсть	115	90	10.350	I/20	5.175	656
Фрукты изъ Туапсе въ районъ дорогъ . . .	60	142	8.520	I/15	5.680	618
„ „ „ на сѣверъ	170	232	39.440	I/24	16.433	969
Вино изъ Туапсе черезъ Армавиръ	115	232	26.680	I/45	5.929	656
Поташъ изъ Армавира въ Туапсе.	150	232	34.800	I/24	14.500	5.150
„ „ Майкопа „ „	350	142	49.700	I/24	20.708	
Прочіе грузы	575	120	69.000	I/40	17.250	2.875
Итого	35.820	127	4.536.960	I/31	1.440.847	229.589

	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Дополни- тельные сборы.
<i>Грузы прибытія.</i>						
Соль черезъ Туапсе	500	165	82.500	1/45	18.333	3.650
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ черезъ Армавиръ	340	110	37.400	1/60	6.233	1.564
Желѣзные издѣлія черезъ Армавиръ	100	90	9.000	1/28	3.214	460
„ „ „ Туапсе	40	142	5.680	1/18	3.156	412
Мануфактуры (гр. 57) черезъ Армавиръ	175	90	15.750	1/15	10.500	805
„ „ „ черезъ Туапсе	50	122	6.100	1/10	6.100	515
Керосинъ изъ за Армавира	250	115	28.750	1/42	6.845	1.150
Сахарные грузы черезъ Туапсе	120	122	14.640	1/15	9.760	1.236
„ „ „ Армавиръ	50	90	9.500	1/22	4.318	230
Земледѣльческія орудія черезъ Туапсе	100	122	12.200	1/24	5.083	1.030
„ „ „ Армавиръ	100	100	10.000	1/45	2.222	460
Стекло и издѣлія	75	90	6.750	1/50	1.350	345
Рыба всякая	170	90	15.300	1/25	6.120	782
Прочіе грузы	500	110	55.000	1/36	15.278	2.300
Итого по прибытію	2.570	120	308.570	1/31	98.512	14.939
Всего мѣстныхъ грузовъ	38.390	126	4.845.530	1/31	1.539.359	244.528
<i>Транзитъ.</i>						
Хлѣбные грузы	6.300	232	1.461.600	1/35	417.600	22.680
Нефтяные грузы	2.500	232	580.000	1/28	207.143	11.500
Прочіе грузы	840	232	194.880	1/36	54.133	4.200
Итого	9.640	232	2.236.480	1/32	678.876	38.380
Всего по товарному движенію	48.030	147	7.082.010	1/31	2.218.235	282.908
					2.501.143	
На версту	—	—	30.526	—	—	—
Всего въ главномъ направленіи	—	—	5.545.214	—	—	—
Пассажирское движеніе по 1200 р. на версту	—	—	—	—	278.400	—
Разн. сборы по 200 р. на версту	—	—	—	—	46.400	—
Почта (1×365×232×12½)	—	—	—	—	10.585	—
Всего на дорогу	—	—	—	—	2.836.528	—
На версту	—	—	—	—	12.226	—

Финансовые результаты эксплуатации Армавирь-Туапсинской железной дороги.

Доходъ отъ товарнаго движенія	2.501.143 р.
„ „ пассажирск. » (1.200×232)	278.400 „
„ „ перевозки почты $(1 \times 365 \times 232 \times 12^{1/2})$	10.585 „
„ „ разные сборы (200×232)	46.400 „
Валовой доходъ	2.836.528 „

на версту. 12.226 р.

Товарныхъ повздо-верстъ	$\frac{7.082.010}{14.000} = 505.857$
пассажирскихъ „ „ $(1,5 \times 2 \times 365 \times 232 =)$	254.040
	759.897
Служебныхъ 5%	37.995
— Всего	797.892

Расходы зависящiе отъ движенія $(797.892 \times 75 =)$	598.419 р.	598.419 р.
» независящiе „ „ $(3.000 \times 232 =)$	696.000 „	— „
„ „ „ $(3.500 \times 232 =)$	—	812.000 „
Расходъ	1.294.419 „	1.410.419 „
Чистый доходъ	1.542.109 р.	1.426.109 р.
Чистый доходъ отъ подачи вагоновъ и пристанскихъ операций	122.000 „	122.000 „
Весь чистый доходъ	1.664.109 „	1.548.109 „

Строительный капиталъ дѣйств.	28.078.000 р. д.
„ „ нар.	37.500.000 „ н.
Въ томъ числѣ: акцій	4.000.000 „ „
„ „ „ $4^{1/2}\%$ облигацій (à 80%)	33.500.000 „ „
Ежегодный платежъ $\% \%$ и погашенія	1.551.383 „ д.

Окончательный результатъ эксплуатации представляется въ слѣдующемъ видѣ, принимая расходы, независящiе отъ движенія въ 3.000 и 3.500 руб.:

Весь чистый доходъ	1.664.109 р.	1.548.109 р.
Отчисленіе 2% чистаго дохода въ зап. капиталъ	33.282 „	30.962 „
Остатокъ чистаго дохода	1.630.827 „	1.517.147 „
Изъ него на акціи	173.955 „	161.829 „
„ „ „ облигацій	1.456.872 „	1.355.318 „
Ежегодный платежъ $\% \%$ и погашеніе	1.551.383 „	1.551.383 „
Ежегодная потеря	— 94.511 „	— 196.065 „

Расчетъ основного капитала Общества Армавирь-Туапсинской желѣзной дороги.

Строительная стоимость линіи и порта 28.078.000 р. д.

Негарантированный акціонерный капиталъ не свыше 4.000.000 р. н.

Курсъ реализаціи $4\frac{1}{2}\%$ гарантированныхъ облигацій 80% .

Срокъ постройки $3\frac{1}{2}$ года.

Срокъ концессіи 81 годъ.

За время постройки на акціи начисляется 3% .

Принимая означенныя условія придется выпустить:

Негарантированныхъ акцій кругло на	4.000.000 р. нар.
$4\frac{1}{2}\%$ гарантированныхъ облигацій	33.500.000 „ „
Всего	<u>37.500.000 р. нар.</u>

Чистая выручка составитъ:

По акціонерному капиталу, реализованному по 100%	4.000.000 р. дѣйств.
„ облигаціонному „ „ по 80%	26.800.000 „ „
Всего	<u>30.800.000 р. д.</u>

Капиталы эти предназначаются:

на производство работъ и поставокъ	28.078.000 „ „
--	----------------

На уплату 0% (за 3 года нахожденія капиталовъ на счетахъ):

По акціонерному капиталу 4.000.000 р. нар. ($4\frac{1}{2}\%$)	180.000 „ „
„ облигаціонному „ 33.500.000 р. нар. ($6\frac{3}{4}\%$)	2.262.000 „ „

На расходы по реализаціи капиталовъ:

По акціонерному капиталу 4.000.000 р. нар. ($0\frac{3}{4}\%$)	12.000 „ „
„ облигаціонному „ 33.500.000 р. нар. ($0\frac{8}{10}\%$)	268.000 „ „
Итого	<u>30.800.000 р. д.</u>

Ежегодный платежъ $0\frac{0}{10}\%$ -въ и погашенія въ теченіе 81 года составитъ $4\frac{630995}{1000000}\%$, а на капиталъ 33.500.000 р. нар. — 1.551.383 р. 33 коп.

При изложенномъ распредѣленіи строительнаго капитала Общества отношеніе между акціонернымъ (4.000.000 р. н.) и облигаціоннымъ (33.500.000 р. н.) капиталами составляетъ 1:8.

Если изъ строительнаго капитала 28.078.000 р. исключить стоимость оградительныхъ портовыхъ сооружений въ размѣрѣ 3.500.000 р., то сохраняя все прочія условія реализаціи капиталовъ Общества соотношеніе между акціонернымъ (4.000.000 р. н.) и облигаціоннымъ (28.670.000 р. н.) капиталами составитъ 1:7.

Потери Общества Владикавказской жел. дороги вследствие сооруженія Армавиръ-Туапсинской жел. дороги.

	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Дополни- тельные сборы.
<i>Отвлеченіе</i> мѣстныхъ грузовъ (30 ⁰ /о) . .	4.671	206	962.226	¹ / ₂₈	343.650	23.960
„ транзитн.; хлѣбные гр. (50 ⁰ /о)	6.300	317	1.997.100	¹ / ₃₈	525.553	15.750
„ „ нефтян. гр. (100 ⁰ /о)	1.500	317	475.500	¹ / ₃₀	158.500	5.250
„ „ прочіе грузы (66 ⁰ /о)	840	317	266.280	¹ / ₃₈	70.074	2.940
Итого	13.311	278	3.701.106	¹ / ₃₁	1.097.777	47.900
<i>Сбереженіе</i> на расходахъ по ¹ / ₁₅₀ коп. . .					— 246.740	
					898.937	
Чистая потеря.						
<i>Увеличеніе</i> дохода отъ новыхъ грузовъ лѣса черезъ Армавиръ	8.000	300	2.400.000	¹ / ₆₃	380.952	16.000
„ расходы по ¹ / ₁₅₀ коп.					— 160.000	
					236.952	
Чистое увеличеніе.						
<i>Итого чистаго убытка</i> (898.937—236.952)=					661.985	
Потеря сбора портовой вѣтви (13.311× _{0,6})=					79.866	
Всего убытка					— 741.851	

Вѣроятный грузооборот Майкопъ-Васюринской вѣтви (80 верстъ).

Отправление.	Тысяч пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.
Хлѣбъ изъ Майкопа	4.000	80	320.000	$\frac{1}{27}$	118.518
„ съ проч. станцій	1.000	40	40.000	$\frac{1}{34}$	11.765
Лѣсъ въ мѣстн. сообщ.	2.500	80	200.000	$\frac{1}{50}$	40.000
„ „ прямою „	2.500	80	200.000	$\frac{1}{75}$	26.667
Дерев. изд. и щепн. тов.	300	80	24.000	$\frac{1}{36}$	6.667
Дрова въ Екатеринодаръ	500	80	40.000	$\frac{1}{75}$	5.333
Сѣно	200	60	12.000	$\frac{1}{75}$	1.600
Табакъ	250	80	20.000	$\frac{1}{18}$	11.111
Масла сѣмянные	200	80	16.000	$\frac{1}{24}$	6.667
Спиртъ	200	80	16.000	$\frac{1}{20}$	8.000
Выжимки	500	80	40.000	$\frac{1}{30}$	13.333
Скотъ (2.500 гол.) по 40 п.	100	80	8.000	$\frac{1}{32}$	2.500
Шерсть, кожи, сало и пр.	300	70	21.000	$\frac{1}{40}$	5.250
Итого	12.550	75.9	957.000	$\frac{1}{39.5}$	257.411
Прибытіе.					
Мануфактура, галант.	75	70	5.250	$\frac{1}{15}$	3.500
Желѣзо, чугуны	100	70	7.000	$\frac{1}{60}$	1.167
Желѣзн. издѣл.	50	70	3.500	$\frac{1}{28}$	1.250
Рыба, бакалея, вина	100	70	7.000	$\frac{1}{24}$	2.917
Керосинъ	80	70	5.600	$\frac{1}{42}$	1.333
Земледѣльческія орудія	100	70	7.000	$\frac{1}{45}$	1.555
Сахаръ	40	70	2.800	$\frac{1}{22}$	1.273
Соль крымская черезъ Новороссійскъ	120	70	8.400	$\frac{1}{45}$	1.867
Стекло и издѣлія	50	70	3.500	$\frac{1}{50}$	700
Прочіе грузы	200	70	14.000	$\frac{1}{36}$	3.889
Итого	915	70	64.050	$\frac{1}{33}$	19.451
Всего по товарному движ.	13.465	75.1	1.021.050	$\frac{1}{39.6}$	276.862
Дополнит. сборы	—	—	—	—	61.043
Пассаж. движеніе	—	—	—	—	60.000
Разн. сборы по 150 р.	—	—	—	—	12.000
Всего на дорогу	—	—	—	—	409.905
версту	—	—	—	—	5.124
Потеря на магистрали дополн. сборовъ (стан. сб.)	—	—	—	—	22.877
Увеличеніе дохода Владикавк. ж. д. отъ перевозки новыхъ грузовъ:					
Лѣсъ, дрова и пр.	5.500	173.3	970.500	$\frac{1}{69.5}$	139.485
Дополнительные сборы	—	—	—	—	1.400
Зависящіе отъ движенія расходы по $\frac{1}{125}$	—	—	—	—	77.640
Чистая прибыль	—	—	—	—	63.245
Итого прибыли (63.245—22.877=)	—	—	—	—	+ 40.368

Въроятный грузооборотъ Армавирь-Каладжинской вѣтви (90 верстъ).

Отправление.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣга верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Тарифъ	Выручка рублей.
Хлѣбъ	5.000	50	250.000	$\frac{1}{36}$	69.444
„ отъ новыхъ запашекъ.	600	90	54.000	$\frac{1}{37}$	14.595
Лѣсъ	5.000	90	450.000	$\frac{1}{65}$	69.231
Скотъ (8000 гол.) по 40 пуд.	320	50	16.000	$\frac{1}{32}$	5.000
Деревянные издѣлія	100	90	9.000	$\frac{1}{36}$	2.500
Продукты, скотов. и разн. грузы.	300	50	15.000	$\frac{1}{40}$	3.750
Итого	11.320	70	794.000	$\frac{1}{48}$	164.520
Прибытіе.					
Мануфактура	75	75	5.625	$\frac{1}{15}$	3.750
Желѣзо	100	75	7.500	$\frac{1}{60}$	1.250
Желѣзн. издѣлія	50	75	3.750	$\frac{1}{28}$	1.338
Рыба, бакалея, вина	100	75	7.500	$\frac{1}{24}$	3.125
Керосинъ	75	75	5.625	$\frac{1}{42}$	1.339
Землед. орудія	100	75	7.500	$\frac{1}{45}$	1.666
Сахаръ	35	75	2.625	$\frac{1}{22}$	1.193
Соль	115	75	8.625	$\frac{1}{45}$	1.916
Стекло и издѣлія	50	75	3.750	$\frac{1}{50}$	750
Прочіе грузы	200	75	15.000	$\frac{1}{36}$	4.166
Итого	900	75	67.500	$\frac{11}{83}$	20.458
Всего по товарн. движенію.	12.220	70	861.500	$\frac{1}{46}$	184.978
На версту	1.358	—	9.572. ₂	—	—
Дополнительные сборы	—	—	—	—	54.217
Пассажирск. движ. (750 р.)	—	—	—	—	67.500
Разн. сборы по 150 р.	—	—	—	—	13.500
Всего на дорогу	—	—	—	—	320.195
На версту	—	—	—	—	3.557. ₇
Потеря дополнительныхъ сборовъ	—	—	—	—	18.170
Увеличеніе дохода Владикавказск. ж. дор. отъ перевозки новыхъ грузовъ:					
Хлѣбъ, лѣсъ и проч. грузы	5.700	295	1.681.500	$\frac{1}{57}$	295.000
Станціонные сборы	—	—	—	—	2.850
Расходы по $\frac{1}{125}$ к.	—	—	—	—	134.520
Прибыль	—	—	—	—	163.330
Итого прибыли (163.330—18.170=)	—	—	—	—	145.160

Въроятный грузооборотъ Туапсе-Афинской вѣтви (115 верстъ).

Отправление.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысяча пудо-верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.
Хлѣбъ въ районъ	2.100	70	157.000	$\frac{1}{36}$	43.611
„ для Черном. побережья	1.000	115	115.000	$\frac{1}{36}$	31.944
Лѣсъ въ Туапсе	3.000	55	165.000	$\frac{1}{45}$	36.667
Деревянные издѣлія	150	70	10.500	$\frac{1}{36}$	2.917
Дрова въ Екатеринодаръ	500	70	35.000	$\frac{1}{75}$	4.667
Скотъ	50	50	2.500	$\frac{1}{32}$	781
Фрукты изъ Туапсе	100	115	11.500	$\frac{1}{15}$	7.667
Прочіе грузы (табакъ)	300	60	18.000	$\frac{1}{40}$	4.500
Итого	7.200	71	514.500	$\frac{1}{39}$	132.754
Прибытіе.	685	60	41.100	$\frac{1}{33}$	12.455
Всего по товарн. движ.	7.885	70	555.600	$\frac{1}{39}$	145.209
На версту	68.6	—	4.831	—	—
Всего въ главномъ напр. къ Туапсе.	—	—	457.000	—	—
Дополнительные сборы	—	—	—	—	32.181
Пассажирское движеніе (по 1000 р. на версту).	—	—	—	—	115.000
Разные сборы (по 200 р.)	—	—	—	—	23.000
Всего на дорогу	—	—	—	—	315.390
На версту	—	—	—	—	2.742.6
Увеличеніе дохода Владикавказской ж. дор.					
Дрова	500	19	9.500	$\frac{1}{75}$	1.267
Расходы по $\frac{1}{125}$	—	—	—	—	760
Чистое увеличеніе	—	—	—	—	+ 507



109901

Предварительные расчеты возможных результатов экспло-
атации Армавиръ-Туапсинской линіи и вѣтвей: Майкопъ-Ва-
сюринской, Армавиръ-Каладжинской, Туапсе-Афипской, Ейскъ-
Кушевки и Ейскъ-Сосыка.

(Составлены Дѣлопроизводствомъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ).

Финансовые результаты эксплуатации Майкопъ-Васюринской, Армавиръ-Каладжинской и Туапсе-Афипской вѣтвей.

	Майкопъ-Васюринская, 80 версть.		Армавиръ-Каладжинская, 90 версть.		Туапсе-Афипская, 115 версть.	
	Количество грузовъ.	Выручка.	Количество грузовъ.	Выручка.	Количество грузовъ.	Выручка
Грузы мѣстные	13.465 т. п.	276.862 р.	12.220 т. п.	184.978 р.	7.885 т. п.	145.209 р.
въ томъ числѣ хлѣбныхъ . . .	5.000 „ „	130.283 „	5.600 „ „	84.039 „	3 100 „ „	75.555 „
Дополнительные сборы	—	61.043 „	—	54.217 „	—	32.181 „
Итого по товарному движенію .	13.465 „ „	337.905 „	12.220 „ „	239.195 „	7.885 „ „	177.390 „
Пассажирское движеніе	(750 р. ¹⁾	60.000 „	(750 р. ¹⁾	67.500 „	(1000 р. ¹⁾	115.000 „
Сборы	(по 150 р. ¹⁾	12.000 „	(по 150 р. ¹⁾	13.500 „	(по 200 р. ¹⁾	23 000 „
Валовой доходъ	—	409.905 „	—	320.195 „	—	315.390 „
на версту	—	5.124 р.	—	3.557 р.	—	2.742 р.
Количество поѣздо-версть:						
„ въ главномъ-направл. (12 т. ²)	79.750		(12 т. ²)	66.005	(7 ^{1/2} т. ²)	— „
„ обѣ стороны	159.500		—	132.010	—	— „
„ пассажирскихъ	58.400		—	59.560	—	— „
„ служебныхъ 5 ^{0/0}	10.895		—	9.578	—	— „
Итого поѣздо-версть	228.795		—	201.148	—	220.000 „
Расходы независящіе	(1.300 р. ¹)	104.000 р.	(1.300 р. ¹)	117.000 р.	(1.500 р. ¹)	172.500 „
„ зависящіе	по 70 к. ³)	160.156 „	по 70 к. ³)	140.803 „	п. 50 к. ³)	110.000 „
Итого расходовъ	—	264.156 „	—	257.803 „	—	282.500 „
Чистый доходъ	—	145.749 р.	—	62.392 р.	—	32.890 р.
Строит. капиталъ дѣйств. . . .	—	3.105.000 р.	—	2.968.900 р.	—	7.500.000 р.
„ „ нариц.	—	3.881.000 „	—	3.711.000 „	—	9.375.000 „
Ежегодный платежъ 0 ^{0/0} (4.72)	—	183.183 „	—	175.159 „	—	442.500 „
Купонный налогъ	—	9.159 „	—	8.758 „	—	22.125 „
Всего платежей	—	192.342 „	—	183.917 „	—	464.625 „
Чистый убытокъ	—	46.593 „	—	121.515 „	—	431.735 „
Потери Общества Владикавказ- желѣзной дороги:						
Чистая потеря	—	22.877 р.	—	18.170 р.	—	— р.
Чистое увеличеніе	—	63.245 „	—	163.330 „	—	507 „
Итого	—	+40.368 „	—	+145.160 „	—	+507 „
Окончательн. результатъ экспл.	—	—6.225 „	—	+23.635 „	—	—431.228 „

413.818 р.

¹⁾ Съ версты.

²⁾ Принятая норма нагрузки поѣзда.

³⁾ Съ поѣздо-версты.