

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Принято 1992 г.

Пояснительная записка

КЪ ПРОЕКТУ

Донецко-Черноморской линіи.

Необходимость соединенія ближайшаго къ Донецкому бассейну незамерзающаго берега Чернаго моря съ общою рельсовою сѣтью явилась уже давно. Ходатайства о сооруженіи въ этомъ направленіи желѣзныхъ дорогъ стали поступать отъ частныхъ лицъ и желѣзнодорожныхъ обществъ еще со середины девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія. Съ тѣхъ поръ и до самаго послѣдняго времени многократно производились коммерческія изслѣдованія, дѣлались техническія изысканія и возбуждались многочисленныя ходатайства о соединеніи портовъ Скадовска и Хорловъ съ бывшею Лозово-Севастопольскою жел. дор., вошедшею теперь въ сѣть Южныхъ дорогъ.

Пров. 1912 г.



Пров. 1938

Однако, до настоящего времени, проектируемая линия, хотя и признанная всеми, не исключая и высшихъ Правительственныхъ учреждений, имѣющей весьма крупное значеніе, осталась неосуществленною, такъ какъ Правительство, при всѣхъ разсмотрѣніяхъ этого вопроса, не находило достаточныхъ основаній къ предоставленію правительственной гарантіи строительному капиталу для проведенія желѣзнодорожной линіи въ тотъ или другой портъ. Такому взгляду Правительства, повидимому, сильно способствовалъ возникшій горячій споръ о томъ, къ какому изъ двухъ портовъ Каркинитскаго залива надлежитъ вести жел. дорогу: къ Скадовску или Хорламъ. Оба порта расположены на одномъ и томъ-же побережьи, всего лишь въ 26 верстахъ одинъ отъ другого, и для лицъ, не имѣвшихъ времени разобратся въ тонкостяхъ вопроса, оба порта представлялись находящимися въ совершенно одинаковыхъ условіяхъ, поэтому выборъ между ними представлялъ столь значительныя затрудненія, что дѣло осталось неразрѣшеннымъ и до сего времени. И дѣйствительно, теоретически, за отсутствіемъ тогда опыта, вопросъ этотъ былъ неразрѣшимъ, тѣмъ болѣе что портъ Скадовскъ родился много ранѣе порта Хорлы, когда естественныя свойства послѣдняго не только не эксплуатировались, но даже были мало извѣстны. Между тѣмъ, когда сталъ функционировать и портъ Хорлы, оказалось, что кромѣ болѣе центрального мѣста расположенія, т. е. большей близости къ районамъ, которыя онъ будетъ обслуживать, этотъ новый портъ обладаетъ еще весьма существенными преимуществами передъ Скадовскомъ, а именно: полною незамерзаемостью, устойчивостью дна, не подвергающагося заносамъ, и рѣдко благоприятною высотой берега.

Пока все это выяснилось, приверженцы каждаго порта не щадили никакихъ усилій, чтобы привлечь гарантированную Правительствомъ желѣзнодорожную линію къ своему порту, въ надеждѣ на приливъ при этомъ значительныхъ, опять же гарантированныхъ казною, средствъ на оборудованіе и развитіе этихъ гаваней. Понятно, все это только еще болѣе затрудняло выборъ и мѣшало правильному рѣшенію вопроса.

Избѣгая ошибки, вопросъ все не рѣшали; жизнь же продолжала предъявлять новыя и новыя требованія, показывая, что неудовлетвореніе ихъ клонится къ существенному ущербу и мѣстному и государственному. Дѣйствительно, послѣ 1905 — 1906 г.г., когда масса помѣщичьихъ земель въ Днѣпровскомъ и Мелитопольскомъ уѣздахъ перешла въ руки крестьянъ, распашка степей быстро шагнула впередъ и массы зерна, ищущія выхода къ морю, возрасли еще болѣе,—необходимость проведенія давно намѣченной ж. дороги къ новому порту стала еще острѣе; тѣмъ болѣе, что послѣдніе сравнительно урожайные годы обнаружили совершенно критическое положеніе Россіи, въ смыслѣ недостаточности ея вывозныхъ портовъ для безпрепятственнаго экспорта зерна за границу. Кромѣ того послѣдняя забастовка углекоповъ въ Англіи наглядно показала, насколько неотложенъ вопросъ соединенія Донецкаго бассейна съ ближайшимъ къ нему незамерзающимъ портомъ Чернаго моря: если-бы Россія имѣла

эту дорогу во время угольного кризиса, какъ разъ совпавшаго съ замерзаніемъ Керченскаго пролива и Азовскихъ портовъ, то весьма вѣроятно, что мы могли бы завоевать не только угольные рынки Румыніи и Болгаріи, но даже Турціи и Греціи.

Все изложенное привело къ заключенію, что наилучшимъ рѣшеніемъ этого спорнаго и потому сильно затормозившагося вопроса—о постройкѣ линіи отъ одного изъ портовъ Каркинитскаго залива къ Южнымъ дорогамъ—будетъ осуществленіе намѣченной линіи на частныя средства. Тогда совсѣмъ упадутъ упованія однихъ и нареканія другихъ на орошеніе казенными деньгами какой бы то ни было портовой территоріи; частный же интересъ, ищущій наилучшаго и наивѣрнѣйшаго помѣщенія капитала, скорѣе разберется въ этомъ, доселѣ многимъ представляющемся еще спорнымъ, вопросѣ, — куда выгоднѣе вести Донецко-Черноморскую дорогу?

Всестороннее изученіе дѣла привело предпринимателей къ вполнѣ опредѣленному рѣшенію: вести дорогу къ порту Хорлы. Безусловно, что, кромѣ приведенныхъ уже естественныхъ преимуществъ порта Хорлы, таковому рѣшенію способствовали также и новыя серіозныя работы по углубленію канала и ковша, оборудованію пристаней и прочихъ устройствъ, произведенныя уже въ порту Хорлы и дающія полную увѣренность, что эта гавань, безъ особо значительныхъ затратъ, справится съ тѣмъ экспортомъ, который ожидается черезъ проектируемую Донецко-Черноморскую жел. дорогу.

Нагляднымъ подтвержденіемъ правильности избраннаго конечнаго пункта новой линіи служить сравнительный заграничный экспортъ портовъ Хорлы и Скадовскъ за послѣднее восьмилѣтіе съ 1903 по 1911 г., за каковой періодъ только и имѣются сравнимыя официальные свѣдѣнія, такъ какъ Хорловская таможенная застава учреждена лишь въ 1903 году. До этого времени, какъ было упомянуто, портъ Хорлы едва начиналъ свою жизнь и вся его работа регистрировалась таможенною заставою порта Скадовска, вывозная дѣятельность котораго началась сравнительно давно.

По даннымъ обзора внѣшней торговли (таблица III), итоги внѣшней торговли по таможеннымъ:

Вывезено	въ году	изъ Хорловъ	изъ Скадовска.
"	1903 . .	1.276.230	2.570.762
"	1904 . .	3.631.347	1.634.687
"	1905 . .	2.528.340	1.686.397
"	1906 . .	2.962.760	1.733.509
"	1907 . .	3.188.374	1.356.366
"	1908 . .	2.754.472	2.018.974
"	1909 . .	4.015.159	2.110.829
"	1910 . .	4.188.971	1.921.998

Приведенныя цифры настолько характерны и такъ наглядно показываютъ, куда идетъ естественное теченіе грузовъ, что больше говорить объ этомъ не приходится.

Итакъ, съ одной стороны, приведенные ранѣе показатели необходимости, даже болѣе, острой потребности въ проекти-

руемой дорогѣ устанавливаютъ, что столь необходимая дорога, очевидно, будетъ обезпечена грузами; съ другой стороны, регулярный ежегодный вывозъ портомъ Хорлы, и безъ желѣзной дороги, все увеличивающихся милліоновъ пудовъ хлѣба свидѣтельствуеетъ о жизнеспособности этого экспортнаго пункта, поселяя увѣренность, что затраченные на дорогу къ Хорламъ деньги будутъ рентироваться. Основываясь на этомъ предприниматели собрали акціонерный капиталъ, послѣ чего имъ удалось заинтересовать дѣломъ постройки разсматриваемой дороги серіозную банковую группу, и потому финансовая сторона дѣла осуществленія Донецко-Черноморской желѣзной дороги отъ ст. Оедоровка Южныхъ жел. дорогъ къ порту Хорлы въ настоящее время совершенно гарантирована.

Переходя теперь къ оцѣнкѣ трассы намѣченной линіи, видимъ, что послѣдняя вполне опредѣляется начальнымъ пунктомъ, ст. Оедоровка Южныхъ жел. дорогъ, и конечнымъ—портъ Хорлы. Поэтому остается только отмѣтить, что выборъ порта Хорлы счастливо совпалъ также и съ болѣе южной при этомъ трассою Донецко-Черноморской жел. дороги. Южное же направленіе линіи было признано наиболѣе цѣлесообразнымъ компетентными сужденіями по этому поводу Совѣта Министровъ, исходившими изъ соображеній, что до постройки желѣзной дороги хлѣбные грузы разсматриваемаго района большею частью тяготѣли къ р. Днѣпру, по которому слѣдовали въ Херсонскій портъ, но районъ этого тяготѣнія ограничивался полосою верстъ на 50—60 отъ берега Днѣпра. Между тѣмъ съ постройкой проектируемой линіи, идущей параллельно Днѣпру, часть рѣчныхъ грузовъ будетъ отвлечена на желѣзную дорогу. Поэтому, для сохраненія заработка прибрежному населенію, занимающемуся рѣчнымъ каботажемъ, а также для того, чтобы оберечь значеніе Херсонскаго порта, на оборудованіе коего произведены Казною весьма крупныя затраты, представлялось бы, повидимому, болѣе правильнымъ вести сооруженія линіи по южному, далѣе отстоящему отъ Днѣпра направленію, тѣмъ болѣе, что при такой трассѣ пробѣгъ транзитныхъ грузовъ по новой линіи значительно сокращается. Такимъ образомъ, проектированная линія, будучи почти прямой, т. е. кратчайшей, къ тому же почти всюду совпадаетъ съ линіей грузораздѣла хлѣбовъ, тяготѣвшихъ съ одной стороны къ р. Днѣпру, а съ другой — къ ближайшимъ морскимъ портамъ. Кромѣ того значительное преимущество южной трассы основывается на большей близости прохожденія ея къ единственнымъ здѣсь городскимъ поселеніямъ, Перекопу и Армянску, а также и къ Перекопскимъ солянымъ озерамъ, изстари славящимся лучшей солью, добыча которой теперь свелась къ самому ничтожному количеству вслѣдствіе большей удаленности этихъ озеръ отъ Харьково-Севастопольской жел. дороги.

Относительно распространявшагося ложнаго мнѣнія, будто въ Хорлахъ не достаетъ мѣста для устройства значительнаго порта, необходимо отмѣтить, что одна только южная сторона полуострова длиннѣе всей береговой полосы Одесскаго порта, и что сортировочную товарную станцію изысканіями намѣчено

устроить внѣ полуострова Хорлы, а тогда площадь послѣдняго, равняющаяся почти 400 десятинамъ, даже слишкомъ велика, чтобы можно было когда-либо использовать ее для устройства порта. Къ тому же планомѣрное заселеніе Хорловъ очевидно велось съ расчетомъ оставить незаселенной территорію, предназначенную для развитія порта, чего не предусматрѣно въ Скадовскѣ.

Точно также слѣдуетъ покончить и съ превратными толками о необходимости строить въ Хорлахъ молы и ограждать Хорловскій рейдъ волноломами. Ни того, ни другого дѣлать не только не нужно, но въ отношеніи замерзаемости было бы даже вредно. Это ясно даже и не для техника, такъ какъ въ ковшѣ, глубиною въ 30 футовъ, вырытомъ въ отлогомъ берегу, при глубинѣ, окружающей ковшъ воды не болѣе пяти футовъ—волненія, мѣшающаго грузовымъ операціямъ, быть не можетъ. Ненужное же огражденіе портовыхъ водъ молами повлекло бы только къ замерзанію Хорловскаго ковша зимою, т. е. безъ всякой къ тому надобности понизило бы преимущество его въ этомъ отношеніи передъ ковшемъ Скадовска, который пришлось устроить въ огражденіи въ виду опаснаго ледохода и ледогона, наблюдаемыхъ въ горловинѣ Джарылгачскаго залива, гдѣ расположенъ Скадовскъ. Что же касается рейда Хорловъ, то таковой въ больше чѣмъ достаточной мѣрѣ (что практика и подтвердила) огражденъ окружающими его мелями и банками и ни въ какихъ надводныхъ волноломахъ не нуждается.

Поэтому въ Хорлахъ необходимы и предполагаются къ исполненію только нижеслѣдующія работы: расширеніе ковша, удлинненіе набережной и углубленіе ковша и канала, на первое время, до 30 футовъ.

Въ будущемъ, при развитіи дѣла, естественныя условія Хорловъ легко позволятъ довести глубину этой гавани до 35 футовъ, что несомнѣнно сдѣлаетъ Хорлы однимъ изъ лучшихъ отпускныхъ портовъ Чернаго моря.

Составъ линіи.

Проектируемая Донецко-Черноморская линія состоитъ изъ главнаго пути, протяженіемъ, какъ это выяснилось изысканіями 1912 года, въ 180,10 верстъ, считая отъ оси ст. Хорлы до оси ст. Дубовое-Федоровка, изъ портовой вѣтви, длиною въ 8,45 версты, отъ ст. Хорлы къ порту того же наименованія, и изъ соединительной вѣтви, длиною въ 4,1 верстъ, между ст. Дубовое-Федоровка и ст. Федоровка Южныхъ желѣзныхъ дорогъ. Всего же протяженія главныхъ путей составляетъ 193 версты.

Портовая вѣтвь, начинаясь отъ оси канала, ведущаго изъ порта Хорлы въ море, имѣетъ въ начальной своей части направленіе съ запада на востокъ и трассируется всего въ десяти саженьяхъ отъ урѣза водъ, т. е. почти у набережной проектируемаго порта. Затѣмъ, съ измѣненіемъ направленія берега, измѣняется и направленіе вѣтви, причемъ, въ зави-

симости отъ изгиба береговой линіи, портовая вѣтвь то приближается къ самому урѣзу водъ, то немного отъ него отделяется и, наконецъ, на девятой верстѣ, подходитъ къ станціи Хорлы, расположенной на ровной и удобной площадкѣ, у морского берега.

Такое расположеніе станціи выгодно въ томъ отношеніи, что въ будущемъ, если дѣло экспорта разовьется до самыхъ большихъ размѣровъ, портовый ковшъ, проектируемый къ расширенію въ направленіи на востокъ, можетъ быть со временемъ доведенъ до мѣста расположенія станціи, и тогда станція Хорлы обратится въ портовую.

Отъ ст. Хорлы проектируемая линія направляется почти по прямой къ ст. Оедоровка Южныхъ дорогъ.

Мѣстность избраннаго проложенія линіи не представляетъ почти никакихъ техническихъ затрудненій, полого поднимаясь отъ отмѣтки 3,20 саж. на ст. Хорлы, до отмѣтки 37,26 саж. на ст. Оедоровка. Пересѣкаемая линіей балки не представляютъ сколько-нибудь значительныхъ препятствій къ ея прохожденію.

Единственными затрудненіями въ трассировкѣ линіи являлись пады, т. е. болѣе или менѣе пониженные мѣста, представляющія собою большія котловины съ плоскимъ дномъ, неимѣющія никуда стока. Благодаря этому, во время продолжительныхъ дождей и послѣ таянія снѣговъ, эти пады наполняются водою, которая, не имѣя выхода, стоитъ въ нихъ до тѣхъ поръ, пока не испарится. Особенно большой и сравнительно глубокой падъ расположенъ у селенія Агайманъ и носитъ названіе: „Великій Агайманскій Падъ“.

Никакихъ другихъ препятствій къ сохраненію желаемого направленія линіи мѣстность ея прохожденія не представляетъ, такъ какъ рѣкъ на всемъ протяженіи линіи вовсе не имѣется. Поэтому вся линія проведена съ очень незначительными отклоненіями отъ прямой вплоть до пересѣченія съ Южными дорогами. Перейдя послѣднія путепроводомъ, проектируемая линія поворачиваетъ на сѣверъ, чтобы продолжить собою строящуюся Токмакскую желѣзную дорогу и соединиться со ст. Оедоровка Южныхъ дорогъ.

Главнѣйшія техническія условія.

Исключительная легкость рельефа мѣстности, съ одной стороны, и ожиданіе значительнаго односторонняго движенія грузовъ къ незамерзающему порту Хорлы, съ другой, побудили проектировать Донецко - Черноморскую линію съ подъемами въ сторону наибольшаго грузового движенія всего въ 0,002. Въ сторону обратнукъ преимущественному грузовому движенію, т. е. отъ моря, въ видахъ экономіи использовались подъемы въ 0,006, что нисколько не вредно въ эксплуатационномъ отношеніи и уменьшитъ только непроизводительный перегонъ паровозовъ резервомъ, всегда имѣющій мѣсто на дорогахъ къ морскимъ портамъ.

Радиусы закругленій вездѣ допущены не круче 300 саж.,

и только при проложеніи портовой вѣтви въ нѣсколькихъ мѣстахъ пришлось прибѣгнуть къ радіусамъ въ 200 саж.

Пропускная способность линіи проектируется въ 2 пары товаропассажирскихъ поѣздовъ и въ 6 паръ товарныхъ, безъ открытія развѣздовъ; съ открытіемъ же развѣздовъ пропускная способность дойдетъ до 16 паръ поѣздовъ въ сутки, считая въ томъ числѣ и факультативъ.

Водоснабженіе проектируется на 12 паръ поѣздовъ въ сутки.

Рельсы предполагается уложить типа 22,991 фун. въ 1 пог. футѣ.

Районъ тяготѣнія грузовъ

Линія портъ-Хорлы—ст. Федоровка, протяженіемъ 193 вер., прорѣзываетъ пополамъ Мелитопольскій уѣздъ отъ ст. Федоровки Южн. ж. д. до Агаймана и далѣе идетъ по восточной части Днѣпровскаго уѣзда до порта Хорлы, при чемъ проходитъ у хутора Спендіарова въ разстояніи 4-хъ верстъ отъ границы Перекопскаго уѣзда.

Мѣстность, по которой проходитъ линія, является самой плодородной въ обоихъ уѣздахъ. Въ Мелитопольскомъ уѣздѣ черноземная почва содержитъ отъ 4—6% гумуса, въ Днѣпровскомъ 2—4%, а толщина чернозема достигаетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ 1½ аршина, при томъ нѣтъ ни песковъ, ни солончаковъ, поэтому культурныя земли, можно смѣло сказать, достигаютъ 100%.

Хотя по свѣдѣніямъ Центрального Статистическаго Комитета количество неудобной земли опредѣляется въ Мелитовскомъ уѣздѣ въ 5,1%, а въ Днѣпровскомъ въ 14,7%, но такъ какъ неудобныя земли въ центральной части Мелитопольскаго уѣзда отсутствуютъ, то на долю прорѣзываемаго линіей района можно принять не болѣе 1%, что равносильно 100% удобной земли. Въ Днѣпровскомъ же уѣздѣ всѣ неудобныя земли—пески—находятся въ западной части—въ Алешковскомъ районѣ, что никакого отношенія къ проектируемой линіи ни имѣетъ, поэтому количество неудобной земли можно принять не болѣе 2—2½%, что тоже равносильно 100% удобной земли, тѣмъ болѣе, что прежде неудобныя земли въ настоящее время культивированы; поэтому нѣтъ никакого сомнѣнія, что эти 2—2½% неудобной земли въ недалекомъ будущемъ окажутся удобными для земледѣлія.

Въ обоихъ уѣздахъ, прорѣзываемыхъ линіей Федоровка-Хорлы, совсѣмъ нѣтъ шоссеиныхъ дорогъ. По грунтовымъ же дорогамъ можно ѣздить только въ сухое время, а во время дождя не только нельзя везти груза, но съ большимъ трудомъ пара лошадей могутъ вывезти фуру съ двумя сѣдоками, поэтому районъ этотъ можно назвать вполне бездорожнымъ, ибо въ самое необходимое время—осенью, когда собранный хлѣбъ выгоднѣе продать, вывезти его невозможно.

Главное занятіе жителей разсматриваемаго района—земледѣліе, при чемъ большая часть земли находится въ кре-

стьянскомъ владѣніи, меньшая въ частновладѣльческихъ рукахъ. Но эта меньшая часть земли сосредоточена въ рукахъ немногихъ очень крупныхъ владѣльцевъ, которые, обладая тысячами и даже десятками тысячъ десятинъ, могутъ примѣнять самые усовершенствованные способы обработки земли и веденія хозяйства сильно повышающіе общую урожайность.

Несмотря на то, что къ улучшеннымъ методамъ обработки земли, подъ вліяніемъ культурныхъ частновладѣльческихъ хозяйствъ, быстро переходятъ всѣ мѣстные крестьяне,—въ настоящей запискѣ, въ видахъ осторожности, рассматриваемый районъ принимается какъ исключительно земледѣльческо-крестьянскій и сообразно съ этимъ, въ основаніе дальнѣйшихъ подсчетовъ берется урожайность Днѣпровскаго уѣзда въ 27 пудовъ съ десятины, каковая норма безъ сомнѣнія, сильно преуменьшена даже и для крестьянскихъ земель.

Въ видахъ той же осторожности, не выдѣляются въ отдѣльную группу и земли колонистовъ, у которыхъ наблюдается болѣе культурное веденіе хозяйства, нежели у крестьянъ.

Послѣдніе, используя плодородіе почвы, стремятся распахать все, что возможно. Они уничтожили выгоны, распахавъ ихъ подъ посѣвъ зерна и ежегодно засѣваютъ всю распаханную землю, не оставляя ни одной десятины подъ паръ. Такъ въ Мелитопольскомъ уѣздѣ засѣвается зерномъ 97%, а въ Днѣпровскомъ 100% всей распаханной земли.

При такихъ условіяхъ необходимо должно было почти уничтожиться скотоводство, что на самомъ дѣлѣ и есть. Въ настоящее время крестьянинъ имѣетъ столько скота, сколько ему необходимо для своей семьи, главнымъ же образомъ сократилось овцеводство. За немногими исключеніями тоже самое наблюдается и въ частновладѣльческихъ земляхъ. 15—20 лѣтъ назадъ еще были овцеводы, насчитывавшіе десятки тысячъ овецъ, а теперь въ районѣ дороги тысяча овецъ считается уже большимъ стадомъ, ибо много земли продано крестьянамъ, а оставшукся, если она не обрабатывается владѣльцами, за большую цѣну арендуютъ крестьяне, почему вести овцеводство оказывается невыгоднымъ.

Поэтому овцеводство, въ сколько-нибудь значительномъ размѣрѣ, удержалось только у самыхъ крупныхъ владѣльцевъ, имѣющихъ возможность, благодаря высокой породистости выращиваемыхъ овецъ, извлекать выгоды изъ этой отрасли сельскаго хозяйства и при измѣнившихся условіяхъ его веденія.

Фабричная и заводская промышленность въ краѣ незначительна, сводится лишь къ производству для мѣстнаго потребленія, какъ напр. мукомольныя мельницы, гончарные и пивоваренные заводы и проч., поэтому принимать ее въ расчетъ для вычисленія количества отправляемыхъ изъ района грузовъ нѣтъ основаній. Гораздо большее значеніе могло бы имѣть виноградарство и винодѣліе, но въ районѣ дороги эта

отрасль хозяйства слабо развита и можетъ имѣть значеніе развѣ только въ отдаленномъ будущемъ, что трудно предусмотрѣть, ибо пока, по даннымъ Таврическаго Земства, всего подъ виноградниками занято земли: въ Днѣпровскомъ уѣздѣ 857 дес., въ Мелитопольскомъ 526 дес., въ Перекопскомъ 207 дес.

Продано:

	Винограда.	Вина.
Днѣпровскій уѣздъ . . .	11,768 пуд.	4,114 ведеръ.
Мелитопольскій уѣздъ . .	127,697 „	58,424 „
Перекопскій уѣздъ . . .	— — „	27,165 „
	139,447 пуд.	89,703 вед.

Необходимо предположить, что часть винограда, а главнымъ образомъ вина, разошлась на мѣстѣ, почему къ отправкѣ внѣ предѣловъ уѣздовъ остается весьма малое количество, которое для желѣзной дороги не будетъ имѣть существеннаго значенія.

Такимъ образомъ главный продуктъ земельного хозяйства—хлѣбъ, отпускъ котораго и составитъ мѣстный грузъ для проектируемой линіи по отправленію.

Хлѣбъ изъ Мелитопольскаго и Днѣпровскаго уѣздовъ сбывается или на пристани Днѣпра, или въ порты Чернаго и Азовскаго морей.

Несмотря на то, что днѣпровскія пристани отъ многихъ хуторовъ и селъ гораздо ближе, чѣмъ морскіе порты, все же продавцы крестьяне везутъ свой хлѣбъ въ порты, часто на разстояніи 70—80 верстъ. Причиною служитъ то, что въ портахъ цѣна на хлѣбъ всегда нѣсколько выше днѣпровскихъ пристаней.

Если же принять во вниманіе, что хлѣбъ продается крестьянами тотчасъ послѣ молотбы, съ одной стороны изъ-за нужды въ деньгахъ, съ другой—изъ-за необходимости вывезти его до дождей и распутицы, то станетъ совершенно понятнымъ, что съ постройкой новой линіи, на станціяхъ коей будетъ производиться скупка хлѣба комиссіонерами по цѣнамъ близко подходящимъ къ портовымъ,—всѣ операціи по продажѣ крестьянами хлѣба перейдутъ на станціи желѣзной дороги.

Возможность комиссіонерамъ держать на станціяхъ цѣны на хлѣбъ близкія къ портовымъ покоится на сложившемся укладѣ нашей хлѣботорговли, при которомъ комиссіонеры, отправляя хлѣбъ по желѣзной дорогѣ, учитываютъ въ банкахъ накладныя и полученные деньги пускаютъ опять въ оборотъ, а это даетъ имъ возможность обернуть капиталъ за сезонъ до 10—15 разъ и при незначительномъ куртажѣ, зачастую не болѣе 2—3 руб. съ вагона, заработать на капиталъ до 50%.

Зажиточные крестьяне, колонисты и землевладѣльцы собственники и въ настоящее время не возятъ хлѣба ни на пристани, ни въ порты, а ждутъ покупателя къ себѣ на мѣста. Купленный у нихъ хлѣбъ безусловно пойдетъ на желѣзную

дорогу, такъ какъ отправка по желѣзной дорогѣ требуетъ меньше хлопотъ, чѣмъ по Днѣпру, не говоря уже о гужевой возкѣ, найти подводы для которой весьма трудно, да и не всегда возможно. Къ тому же, сданный на дорогу хлѣбъ, какъ упомянуто, немедленно учитывается, и затраченные деньги почти цѣликомъ выдаются скупщику банкомъ обратно. Кромѣ того, при отправкѣ по желѣзной дорогѣ, нѣтъ риска въ подмочкѣ и можно обойтись безъ своихъ складовъ, если зерно сортировано, продавъ его крупнымъ фирмамъ прямо въ ваго-нахъ даже въ сыпную, т. е. безъ мѣшковъ.

Главный недостатокъ крестьянскаго хлѣба—засоренность.

Въ настоящее время крестьянину некуда дѣваться съ хлѣбомъ, и онъ, едва кое-какъ его обмолотивши, боясь распутицы, волей-неволей долженъ спѣшить везти свой урожай верстъ за 70 или 80 въ Геническъ или другой портъ, чтобы выгадать нѣсколько копѣекъ въ пудѣ, тратя притомъ много времени на возку въ ущербъ своему хозяйству. Съ постройкой же дороги, крестьянинъ несомнѣнно учтетъ выгоду сортировки и, имѣя для этого время, будетъ на станціи или у себя на мѣстѣ продавать по хорошей цѣнѣ уже сортиро-ванный хлѣбъ.

Водная доставка хлѣба по Днѣпру на короткихъ разсто-янiяхъ не можетъ конкурировать съ желѣзной дорогой, ибо водная доставка нерегулярна, медленна, громоздка, совершен-но прекращается зимою и не даетъ такихъ удобствъ для скупщиковъ въ смыслѣ полученiя ссудъ подъ хлѣбъ, какъ желѣзная дорога; поэтому къ водѣ будутъ тяготѣть только ближайшіе пункты, ибо скупщикъ, въ силу изложенныхъ пре-имуществъ желѣзной дороги, будетъ покупать хлѣбъ со сда-чей на ближайшей станціи.

Кромѣ того по желѣзной дорогѣ зерно можно отправлять въ сыпную, а по Днѣпру необходимы мѣшки, что является лишнимъ и значительнымъ расходомъ для скупщика.

Сопоставляя стоимость перевозки хлѣба по желѣзной дорогѣ, гужемъ и по Днѣпру, получимъ всѣ преимущества на сторонѣ рельсъ.

Стоимость перевозки зерна гужемъ по даннымъ Стати-стическаго Бюро Таврическаго земства слѣдующая:

Средн. въ коп. съ пуда и версты.						
	до 4 вер.	до 9 вер.	до 14 вер.	до 19 вер.	до 24 вер.	Болѣе 25 вер.
Мелитопольскій уѣздъ.	0,75	0,27	0,17	0,13	0,12	0,10
Днѣпровскій уѣздъ.	—	0,29	—	0,23	0,18	0,16

Стоимость провоза по желѣзной дорогѣ $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда и версты до 180 верстъ плюсъ 1,03 коп. съ пуда прочихъ сборовъ (за взвѣшиваніе, погрузку и проч.).

Рѣчной фрахтъ по свѣдѣніямъ М-ва Пут. Сообщ *).

*) См. Труда Таврическаго Земства и журналъ Комиссіи о новыхъ доро-гахъ 16—21 іюля 1905 г.

Отъ Лепетихи | Среднее. $\begin{matrix} 4,5 \\ 4,0 \end{matrix}$ | до Одессы. и $\begin{matrix} 3,5 \\ 3,0 \end{matrix}$ | до Херсона.

Кромѣ того:

Ссыпка въ мѣшки и взвѣшиваніе	0,25
Возка и погрузка на баржи.	0,73
Мѣшки	{ 2,02
Страховки и прочіе расходы	
	<hr/> 3,00

Такимъ образомъ стоимость провоза пуда зерна водою выразится слѣдующей цифрой.

	До Одессы.	До Херсона.
Лепетиха. . .	$4,5 + 3,0 = 7,5$ коп.	$3,5 + 3,0 = 6,5$ коп.
Каховка. . .	$4,0 + 3,0 = 7,0$ коп.	$3,0 + 3,0 = 6,0$ коп.

Сравнивъ теперь стоимость провоза зерна гужомъ до Хорловъ, водой до Херсона и по желѣзной дорогѣ до Хорловъ отъ значительныхъ пунктовъ, получимъ, при соединеніи этихъ раздѣльныхъ пунктовъ линіей, предѣлъ района тяготѣнія къ водѣ и къ желѣзной дорогѣ.

Такими важными пунктами будутъ:

	Гужевой провозъ.
Б. Бѣлозерка до Лепетихи 50 вер.	5 коп.
I. Рубановка „ Лепетихи 28 „	2,8 „
Дмитріевка „ Каховки 28 „	4,5 „
Черная долина „ Каховки 25 „	4,0 „
„ „ „ Хорловъ 60 „	9,6 „

Ближайшія станціи проектируемой линіи будутъ:

	отъ Б. Бѣлозерки до ст. Оедоровка 50 вер.	5 коп.
	„ Рубановки „ „ Шотовка 40 „	4,0 „
II. „	Дмитріевки „ „ Чапли 30 „	4,8 „
„	Черной долины „ „ Спендіарова 30 „	4,8 „

До Херсона доставка гужомъ и водою обойдется:

	отъ Б. Бѣлозерки	$5 + 6,5 = 11,5$.
III. „	Рубановки	$2,8 + 6,5 = 9,3$.
„	Дмитріевки	$4,5 + 6 = 10,5$.
„	Черной долины	$4,0 + 6 = 10$.

Стоимость провоза до Хорловъ по желѣзной дорогѣ составитъ:

	отъ Оедоровки (193 вер.).	$= \frac{180}{25} + \frac{13}{63} + 1,03^*) = 8,43$ коп.
IV. „	Шотовки (114 „)	по $\frac{1}{25} = 4,56 + 1,03^*) = 5,59$ „
„	Чапли (68 „)	„ $\frac{1}{25} = 2,74 + 1,03^*) = 3,77$ „
„	Спендіарова (39 „)	„ $\frac{1}{25} = 1,56 + 1,03^*) = 2,59$ „

*) Прочіе сборы.

$\frac{1}{26}$ коп
 $\frac{1}{37}$

$\frac{3,5}{13,0}$
 $\frac{10,5}{25,0}$
 $\frac{18,5}{5}$

$\frac{16,00}{8}$
24

1/2
500.000
до 3^х мн
на Кн. 500.000

500.000
3 мн. руб.

До Хорль (стоимость провоза).

	Гужомъ.	Жел. дор.	Итого.
Б. Бѣлозерка	5 к.	8,43.	13,43.
V. Рубановка.	4,0.	5,59.	9,59.
Дмитріевка	4,8.	3,77.	8,57.
Черная Долина	4,8.	2,59.	7,39.

Сопоставляя группы III и V видимъ, что всѣ раздѣльные пункты должны тяготѣть къ желѣзной дорогѣ, за исключеніемъ Б. Вѣлозерки и Рубановки, гдѣ доставка до Херсона дешевле на $13,43 - 11,5 = 1,93$ коп. и на $9,59 - 9,30 = 0,29$ коп. съ пуда. Но все же необходимо принять Б. Бѣлозерку и Рубановку тяготеющими къ желѣзной дорогѣ, такъ какъ рѣчной фрахтъ въ періодъ мелководья, когда идетъ отправка хлѣба, увеличивается на 1—1,5 коп. съ пуда; слѣдовательно разница сократится до 0,83—0,33 коп. съ пуда, что, ввиду многихъ преимуществъ желѣзнодорожной отправки хлѣба, даетъ возможность принять Б. Бѣлозерку раздѣльнымъ пунктомъ района тяготѣнія къ проектируемой линіи.

Такимъ образомъ, граница района дороги на *Западъ* пойдетъ по линіи: Оедоровка—Б. Бѣлозерка—Рубановка—Дмитріевка—Черная Долина.

Далѣе линія идетъ на Хуторъ Могилино, отстоящій одинаково отъ Скадовска и Хорловъ и, затѣмъ, поворачивая на Югъ, прорѣзываетъ пополамъ районъ между Хорлами и Скадовскомъ.

На востокъ раздѣльная линія пойдетъ на половинѣ разстоянія между Южными ж. д. и проектируемой линіей Оедоровка—Хорлы.

Площадь района равняется:

По Мелитопольскому уѣзду	3.500 кв. вер.	= 364,584 десят.
„ Днѣпровскому	3.563 „ „	= 371,146 „
„ Перекопскому	625 „ „	= 65,103 „
Всего .	7.688 кв. вер.	= 800,833 десят.

Вычитая отсюда площадь полосы отчужденія подъ проектируемую линію . . . 19,3 кв. вер. = 2.000 десят.
Получимъ площадь чистаго района = 7.668,7 кв. в. = 798,822 д.

Такъ какъ Перекопскій уѣздъ, въ количествѣ 625 кв. верстъ, тяготеющій къ Хорламъ, и часть Днѣпровскаго въ районѣ Хорлы-Стенедіарова-Могилино и къ югу по раздѣльной линіи будутъ очевидно доставлять хлѣбъ въ Хорлы гужомъ или каботажемъ изъ Перекопскаго уѣзда, то изъ общей площади района тяготѣнія для вычисленія количества хлѣбныхъ грузовъ необходимо вычесть 625+240 кв. верстъ

$7.668,7 - 865 = 6.803,7$ кв. вер. = 708,719 десятинъ. (окр.)
Перекопскій районъ важенъ для линіи только по отпавкѣ соли.

МѢСТНЫЕ ГРУЗЫ.

Отправленіе.

Хлѣбные грузы.

Мелитопольскій уѣздъ: Пространство 11.639,7 кв. вер., населенія всего 512,3 тысячъ, на кв. версту сельскихъ жителей 41,3.

Днѣпровскій уѣздъ: Пространство 11.470,5 кв. вер., населенія всего 295,1 тысячъ, на кв. версту сельскихъ жителей 24,5.

Перекопскій уѣздъ: Пространство 5.111,9 кв. вер., населенія всего 63,7 тысячъ, на кв. версту всѣхъ жителей 12,5.

По этимъ даннымъ опредѣляемъ населеніе района линіи Оедоровка—Хорлы.

Мелитопольскій уѣздъ $3500 \times 41,3 = 144,550$ сел. жит.

Днѣпровскій уѣздъ $3563 \times 24,5 = 87,294$ „

Перекопскій уѣздъ $625 \times 12,5 = 7,812$ „

Всего въ районѣ округленно 240,000 жителей.

Площадь дороги въ Мелитопольскомъ уѣздѣ равна

$$\frac{100 \times 50 \times 500}{250,000} = 10 \text{ кв. вер.}$$

Площадь района тяготѣнія въ Мелитопольскомъ уѣздѣ равняется $3500 - 10 = 3.490$ кв. вер. = 363,542 десят.

Засѣвается 77% площади.

Посѣвъ 7 пуд. на десятину.

Потребленіе 20 пуд. на душу.

Урожай 52 пуда на десятину.

Получимъ.

Площадь засѣва 279,928 десятинъ. Высѣвается 1.959,489 пуд.

Потребленіе $144,550 \times 20 = 2,891,000$ „

Расходъ хлѣба . . . 4,850.489 пуд.

Урожай $279,927 \times 52 = 14,556,204$ пуда.

Чистый остатокъ $14,556,204 - 4,850,489 = 9,705,715$ пуд.

Площадь дороги въ Днѣпровскомъ уѣздѣ до ст. Спендіаровой равна $\frac{55 \times 50 \times 500}{250,000} = 5,5$ кв. вер.

Площадь района тяготѣнія въ Днѣпровскомъ уѣздѣ равняется $3563 - 5,5 = 3.557,5$ кв. в. = 370,573 десят. — 25,020 (районъ Хорлы) = 345,553 десят.

Населеніе безъ участка, тяготѣющаго къ Хорламъ, равняется $87,294 - 5,880 = 81,414$ человѣкъ.

Засѣвается 87% площади.

Посѣвъ 6 пуд. на десятину.

Потребленіе 20 пудовъ на душу.

Урожай 27 пудовъ на десятину.

Получимъ.

Площадь засѣва 300,631 десятина.

Высѣвается 1,803,786 пудовъ.

Потребленіе 1,628,280 „

Расходъ хлѣба 3,432,066 пудовъ.

Урожай 8.117.037 пудовъ.

Чистый остатокъ:

$$8.117.037 - 3.432.066 = 4.684.971 \text{ пудовъ.}$$

Чистый остатокъ въ обоихъ уѣздахъ въ районѣ дороги:

$$9.705.715 + 4.684.971 = 14.390.686 \text{ пудовъ.}$$

На прокормленіе скота, изъ расчета по 8 пуд. на душу населенія, пойдетъ:

$$\text{Мелитопольскій уѣздъ} . . . 144.500 \times 8 = 1.156.000 \text{ пуд.}$$

$$\text{Днѣпровскій уѣздъ} . . . 81.414 \times 8 = 651.312 \text{ „}$$

$$\text{Всего} . . . 1.807.312 \text{ пуд.}$$

Чистый остатокъ на вывозъ будетъ:

$$14.390.686 - 1.807.312 = 12.583.374 \text{ пуд.}$$

Средній пробѣгъ пуда груза принимается:

$$\text{для Мелитопольскаго уѣзда} 140 \text{ верстъ.}$$

$$\text{„ Днѣпровскаго уѣзда} 70 \text{ „}$$

Число нудоверстъ выразится:

Мелитополь-

$$\text{скій уѣздъ} . . . (9.705.715 - 1.156.000) 140 = 1.196.960.000$$

Днѣпровскій

$$\text{уѣздъ} (4.684.971 - 651.312) 70 = 282.356.000$$

$$\text{Всего} . . . 1.479.316.000$$

Принимая провозную плату по $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда *) и версты и по 1,45 съ пуда прочіе расходы, получимъ желѣзнодорожную выручку отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ:

$$\text{Провозная плата} . . . 1.479.316.000 \times \frac{1}{25} = 591.726 \text{ руб.}$$

$$\text{Прочіе сборы (окр.)} . . . 12.583.000 \times 1,45^{**}) = 182.453 \text{ „}$$

$$\text{Всего} . . . 774.179 \text{ руб.}$$

Солома.

Соломы въ Мелитопольскомъ уѣздѣ получается въ среднемъ 30 пудовъ на десятину, а въ Днѣпровскомъ 18 пуд.

Принимая эти нормы, получимъ количество собранной соломъ:

$$\text{Мелитопольскій уѣздъ: } 279.927 \text{ десятинъ} \times 30 \text{ пудовъ} = 8.397.810 \text{ пудовъ.}$$

$$\text{Днѣпровскій уѣздъ: принимая районъ сполна, т. е. } 87\% \text{ отъ } 370.573 \text{ дес.} = 322.400 \text{ дес.} \times 18 \text{ пуд.} = 5.803.200 \text{ пуд.}$$

$$\text{Всего въ обоихъ уѣздахъ собирается соломъ } 8.397.810 + 5.803.200 = 14.201.010.$$

Расходъ соломъ для сельскохозяйственныхъ надобностей, безъ расхода ея на топливо, выражается въ среднемъ по 35 пудовъ на голову крупнаго рогатаго скота и лошади и по 10 пудовъ на душу.

*) Нормальная ставка.

**) Станціонныя расходы 0,5
Нагрузка 0,3
Выгрузка 0,25
Взвѣшиваніе 0,2
и сборъ въ $\frac{1}{5}$ 0,2
Всего 1,45

Лошадей и рогатаго скота на 1 кв. версту: въ Мелитопольскомъ уѣздѣ 21,57; въ Днѣпровскомъ уѣздѣ 22,28.

Количество скота выразится:

Мелитопольскій уѣздъ . $3.500 \times 21,75 = 76.125$ головъ.

Днѣпровскій уѣздъ . . $3.563 \times 22,28 = 79.383$ „

Всего . . 155.508 головъ.

Расходъ соломы для скота будетъ $155.508 \times 35 = 5.442.780$ пудовъ.

Расходъ на душу будетъ $(144.550 + 87.294)10 = 2.318.440$.

Всего расходъ соломы $= 7.761.220$ пудовъ.

Полагая, что въ самомъ ближайшемъ времени послѣ проведенія желѣзной дороги отопленіе съ соломы перейдетъ на уголь, какъ болѣе дешевый продуктъ для топлива, а солома будетъ продана на бумажныя фабрики, получимъ чистый остатокъ для продажи: $14.201.010 - 7.761.220 = 6.439.000$ пудовъ (округл.).

Солома пойдетъ на Харьковскія фабрики.

Средній пробѣгъ на линіи 80 верстъ.

Пудоверсть $6.400.000 \times 80 = 512.000.000$.

Среднее разстояніе 500 верстъ.

Ставка $\frac{1}{100}$.

Выручка 51.200 руб.

Дополнительные сборы по отправленію съ пуда:

Станціонные расходы 0,20 коп.	} (Половина нормального, другую часть беретъ станція назначенія).
Нагрузка 0,30 „	
Взвѣшиваніе 0,16 „	} (По 1 р. съ ваг. въ 610 пуд., если не ручается отправитель).
Итого . 0,66 коп.	

$6.439.000 \times 0,66 = 42.497$ руб.

Всего провозная плата 93.697 руб.

Соль.

Перекопская соль, какъ самосадочная, издавна славилась и добывалась въ количествѣ нѣсколькихъ десятковъ милліоновъ пудовъ. Въ настоящее время, съ проведеніемъ Харьковско-Севастопольской линіи, добыча ея сократилась до $1\frac{1}{2}$ милліона пудовъ.

Прекрасныя качества перекопской соли, признанныя населеніемъ и подтвержденные учеными авторитетами *), въ настоящее тяжелое для перекопской соли время, все же находятъ для нея рынокъ несмотря на двойную продажную цѣну, въ сравненіи съ бахмутской, таганашской и пр.

Съ постройкой же дороги Ѳедоровка—Хорлы, какъ можно судить изъ письма перекопскихъ солепромышленниковъ въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ **), стоимость гужевого подвоза соли сократится на 2—3 коп. въ пудъ и при томъ подвозъ будетъ производиться по большому тракту, а не по грунтовымъ, не проѣзжимъ въ дождливое время дорогамъ, какъ въ настоящее время. При этихъ условіяхъ стоимость перекопской

*) Проф. Курнаковъ и другіе.

**) Журналъ Засѣданія Комиссіи 14, 17, 18, 20 и 21 Іюня 1905 г.

соли на мѣстахъ сбыта уменьшится на $2\frac{1}{2}$ коп. въ пудѣ, и тогда цѣна ея будетъ разниться отъ прочихъ солей на $2—2\frac{1}{2}$ коп. за пудъ.

Столь незначительная разница въ цѣнѣ, при наилучшихъ качествахъ продукта, не только даетъ ему возможность выдерживать конкуренцію, но предоставитъ перекопскимъ солепромышленникамъ видное положеніе на рынкѣ; поэтому предположеніе солепромышленниковъ, что добыча перекопской соли съ $1\frac{1}{2}$ милліона, съ постройкой дороги, возрастетъ до 10 милліоновъ—вполнѣ основательно. Осторожности ради, считая что 10-ти милліоновъ пудовъ отправка соли достигнетъ послѣ первыхъ пяти лѣтъ эксплуатаціи желѣзной дороги, примемъ къ подсчету для этихъ первыхъ пяти лѣтъ только 5.000,000 пудовъ соли.

Изъ 5 милліоновъ пудовъ 1 милліонъ разойдется на мѣстѣ и на мѣстные консервные и рыбные заводы, какъ и теперь, частью гужемъ, а частью по желѣзной дорогѣ со среднимъ пробѣгомъ со станціи Спендіаровой въ 100 верстъ.

Средній пробѣгъ въ 100 верстъ принять по слѣдующимъ основаніямъ.

Полагаемъ, что со ст. Спендіаровой до Хорлъ къ югу и до слѣдующей станціи отъ Спендіаровой (30 верстъ) къ сѣверу грузъ пойдетъ гужомъ, тогда на остальномъ протяженіи (140 верстъ) получится пробѣгъ $\left(\frac{140}{2} + 30 = 100\right)$ въ сто верстъ.

Полагая изъ 1 милліона пудовъ,—250,000 пуд. на гужевую доставку и 750,000 по желѣзной дорогѣ, получимъ: Пудоверстъ $750,000 \times 100 = 75,000,000$.

Провозная плата по $\frac{1}{30} = 25,000$ рублей.

Прочіе сборы по 0,5 к. съ пуда $= 750,000 \times 0,5 = 3,750$ р.

* Всего 28,750 р.

Остальные 4 милліона пудовъ соли пойдутъ въ Екатеринославскую, Кіевскую, Полтавскую и Харьковскую губерніи, съ общимъ пробѣгомъ 500—600 верстъ и среднимъ по линіи Оедоровка—Хорлы—150 верстъ.

Средняя ставка $\frac{1}{55}$.

Пудоверстъ: . . . $4,000,000 \times 150 = 600,000,000$.

Провозн. плата: $600,000,000 \times \frac{1}{55} = 109,090$ руб.

Прочіе сборы: $4,000,000 \times 0,5 = 20,000$ „

Всего 129,090 руб.

Всего за перевозку соли $129,090 + 28,750 = 157,840$ руб.

Скотъ и мясо.

Въ районѣ дороги крупнаго скота въ Мелитопольскомъ и Днѣпровскомъ уѣздахъ — 155,508 головъ, округленно 155,000 головъ.

Овецъ и козъ на 1 кв. версту въ среднемъ *).

Мелитопольскій уѣздъ . . . 8,16

Днѣпровскій „ . . . 7,5.

Исходя изъ этихъ нормъ, получимъ число овецъ въ районѣ дороги.

*) См. труды Таврическаго Земства.

Мелитопольскій уѣздъ. $3500 \times 8,16 = 28,560$ шт.

Днѣпровскій уѣздъ: $3563 \times 7,5 = 26,722$ шт.

Всего 55,282, окр. 55,000 шт.

Принимая средній вѣсъ для крупнаго скота 15 пудовъ и обмѣнъ 5 лѣтъ, т. е. 20% ежегодно идетъ въ продажу, получимъ: $155.000 \times 15 \times 0,20 = 465,000$ пудовъ.

Принимая для овецъ вѣсъ 2 пуда и обмѣнъ 2 года т. е. къ продажѣ 50%, получимъ: $55,000 \times 2 \times \frac{1}{2} = 55,000$ п.

Всего къ продажѣ крупнаго скота и овецъ имѣется $465,000 + 55,000 = 520,000$ пудовъ.

Принимая въ зачетъ расходъ мяса на мѣстахъ свиней и домашнюю птицу и принимая на 240,000 жителей района, кромѣ того по 1 пуду мяса крупнаго скота, получимъ къ вывозу: $520,000 - 240,000 = 280,000$ пудовъ.

Средній пробѣгъ груза по линіи 100 верстъ. Общій пробѣгъ (считая Харьковъ) 500 верстъ Средняя ставка (какъ мясо) $\frac{1}{21}$.

Пудоверсть $280,000 \times 100 = 28,000,000$.

Выручка $28,000,000 \times \frac{1}{21} =$ (окр.) 13,333 руб.

Прочіе расходы $280,000 \times 0,90 = 2,520$ руб.

Всего 15,853 руб.

Кости.

Ближайшіе костеобжигательные заводы находятся въ Сумахъ Харьковской губ., въ этотъ районъ и направляются костяные грузы.

Принимая мѣстное потребленіе мяса по 2 пуда на жителя, получимъ: $240,000 \times 2 = 480,000$ пудовъ, въ коихъ костей считая $\frac{1}{4}$, 120,000 пудовъ.

Примемъ 60,000 пудовъ.

Пробѣгъ по линіи 100 верстъ.

Общій пробѣгъ 650 верстъ.

Ставка $\frac{1}{92}$.

Получимъ:

Пудоверсть $60,000 \times 100 = 6,000,000$

Выручка. $6,000,000 \times \frac{1}{92} =$ (окр.) 652 руб.

1) Прочіе сборы $6,000,000 \times 0,81 = 486$ руб.

Всего 1138 руб.

Кожи.

Кожи пойдутъ на вывозъ по практикуемой линіи на Мелитопольскій и другіе кожевенные заводы.

Для линіи Ѳедоровка—Хорлы кожъ можно принять въ количествѣ 40,000 пудовъ съ пробѣгомъ 130 верстъ.

Ставка $\frac{1}{18}$.

Пудоверсть $130 \times 40,000 = 5,20,000$

Выручка $5,200,000 \times \frac{1}{18} = 2,888$ руб.

Прочіе сборы $40,000 \times 1,10^2 = 440$ руб.

Всего 3,328 руб.

1) Станц. расх. 0,35

Нагрузка 0,30

Взвѣшиваніе 0,16

0,81

2) Станц. расх. 0,35

Нагрузка 0,30

Взвѣшиваніе 0,25

Сборы $\frac{1}{5}$ 0,20

1,10



Шерсть.

Въ районѣ дороги овецъ только 55,000 штукъ, кромѣ Перекопскаго уѣзда, въ районѣ коего вмѣстѣ съ г. Перекопомъ будетъ 30,000, а всего 85,000 штукъ. Но такъ какъ грузъ этотъ пойдетъ внутрь Россіи, преимущественно въ Московскій районъ, то надо полагать, что проектируемая линія притянетъ къ себѣ большую часть Днѣпровскаго уѣзда и увеличить районъ тяготѣнія Мелитопольскаго и Перекопскаго уѣздовъ, поэтому количество овецъ можно принять въ 150,000 штукъ. Полагая на овцу 7 ф. шерсти, получая къ вывозу (округл.) 26,000 пуд. съ общимъ пробѣгомъ до Харькова, какъ центра торговли шерстью. Наша цифра не будетъ преувеличенной если сравнить ее съ принятой Комиссіей о новыхъ дорогахъ (100 т. пуд.) для линіи Цареконстантиновка—Скадовскъ *).

Принимая средній пробѣгъ (большинство груза пойдетъ изъ Перекопскаго и Днѣпровскаго уѣздовъ) въ 140 верстъ при общемъ пробѣгѣ до Харькова = 525 верстъ, при средней ставкѣ $\frac{1}{13}$ получимъ:

Пудоверсть: $26,000 \times 140 = 3,640,000$.

Выручка: $3,640,000 \times \frac{1}{13} = 2,800$ руб.

Прочіе сборы: $26,000 \times 1,10^{**}) = 286$ руб.

Всего 3,086 руб.

Яйца.

Птицеводство вообще весьма прибыльная отрасль сельскаго хозяйства, а въ мѣстностяхъ съ преобладающимъ посѣвомъ зерновыхъ хлѣбовъ въ особенности.

Въ Мелитопольскомъ и Днѣпровскомъ уѣздахъ только въ послѣдніе годы стали обращать на это вниманіе.

Причиной послужила скупка яицъ по хуторамъ агентами крупныхъ фирмъ для экспорта за границу.

Хорошая цѣна на яйца, предлагаемая скупщиками, и дешевизна содержанія куръ дали толчекъ къ ихъ разведенію.

Въ настоящее время изъ этихъ уѣздовъ, по свѣдѣніямъ нѣсколькихъ экспортныхъ фирмъ, вывозится болѣе 50,000 000 штукъ яицъ высокаго сорта (вѣсомъ 8 на фунтъ), но предполагается ежегодное увеличеніе и довольно значительное.

На долю района тяготѣнія дороги, не считая района Хорловъ, по расчету съ квадратной версты, приходится:

$$\frac{50,000,000}{11,439,7 + 11,470,5} \times [(3500 + 3563) - 250] = \text{окр. } 14.800\ 000 \text{ ш.}$$

$$= \frac{14,800.000}{8 \times 40} = 46.250 \text{ пуд.}$$

Въ дѣйствительности этого груза пойдетъ гораздо болѣе такъ какъ скупщики будутъ останавливаться въ большихъ мѣстечкахъ, куда будутъ привозить яйца и изъ-за района тяготѣнія. Изъ этихъ мѣстечекъ грузъ пойдетъ по желѣзной дорогѣ, поэтому можно безъ ошибки принять къ отправкѣ 50,000 пудовъ.

*) Журналъ Комиссіи 16—21 Іюня 1905 г. Прил. II.

**) Станц расх. 0,35

Нагрузка 0,30

Взвѣшиваніе 0,25

Сборъ 'ф 0,20

Грузъ пойдетъ въ Хорлы для дальнѣйшаго слѣдованія за границу.

Средній пробѣгъ 140 верстъ.

Средняя ставка $\frac{1}{15}$.

Получимъ:

Пудовѣрсть: $50,000 \times 140 = 7,000,000$.

Выручка: $7,000,000 \times \frac{1}{15} = 4,666$ руб.

*) Прочіе сборы: $50,000 \times 1,65 = 825$ руб.

Бсего 5,491 руб.

Принимая остальные грузы вывоза: овощи, масло, гончарныя издѣлія и пр. въ количествѣ по $3\frac{1}{3}$ пуда на душу, т. е. $240,000 \times 3\frac{1}{3} = 800,000$, со среднимъ пробѣгомъ 130 в. и со ставкой въ $\frac{1}{30}$, получимъ:

Пудовѣрсть: $800,000 \times 130 = 104,000,000$.

Выручка: $104,000,000 \times \frac{1}{30} = 34,666$ руб.

Прочіе сборы: $800,000 \times 0,9 = 7,200$ руб.

Бсего 41,866 руб.

Прибытіе грузовъ.

Уголь.

Въ настоящее время за отсутствіемъ лѣса и каменнаго угля на отопленіе идетъ солома. Между тѣмъ солома гораздо цѣннѣе угля, а по числу калорій не можетъ съ послѣднимъ итти въ сравненіе.

Несомнѣнно въ хозяйствахъ съ проведеніемъ желѣзной дороги уголь замѣнитъ соломѣ, и замѣна эта дастъ значительный плюсъ въ общемъ бюджетѣ крестьянина.

Чтобы опредѣлить, сколько угля пойдетъ въ районъ дороги для надобности населенія, исключая фабрики и заводы, высчитаемъ, какое количество угля идетъ на южныя дороги, въ предѣлы Мелитопольскаго уѣзда. Для этого беремъ участокъ отъ Канкриновки до Н. Алексѣевки.

По отчету Харьковскаго Порайоннаго Комитета (Вѣд. № 22, стр. 589—1910 г.) въ 1910 году было отправлено на этотъ участокъ, вычитая города, для надобностей частныхъ лицъ 1,971,500 пудовъ, т. е. на версту дороги $1,971,500 : 174 = 11,130$ пудовъ.

Такъ какъ проектируемая линія на протяженіи 100 верстъ идетъ по Мелитопольскому уѣзду и находится въ тѣхъ же условіяхъ, что и Южныя дороги, то нѣтъ основанія полагать на 1 версту дороги района Мелитопольскаго уѣзда менѣе 11.000 пудовъ, т. е. 1,100,000 пудовъ.

Для днѣпровскаго уѣзда, слабѣе населеннаго, конечно, и угля пойдетъ менѣе. Обозначивъ количество угля для 1 версты Днѣпровскаго уѣзда черезъ X, опредѣлимъ его, зная количество

*) Станц. расх.	0,70
Нагрузка	0,30
Быгрузка	0,20
Взвѣшиваніе	0,25
Сборъ $\frac{1}{5}$	0,20
	<hr/> 1,65

жителей обоихъ уѣздовъ и потребление угля на 1 версту въ Мелитопольскомъ уѣздѣ.

Населеніе 1 кв. версты Мелитопол. уѣзда = 41,3.

„ „ „ „ Днѣпровскаго „ = 24,5.

Потребленіе угля на 1 версту дороги 11.000.

Поэтому:

$$\frac{11.000}{X} = \frac{41,3}{24,5}$$

$$X = \frac{11.000 + 24,5}{41,3} = (\text{округлено}) 6.525 \text{ пудовъ.}$$

Слѣдовательно на весь районъ, т. е. на 93 версты пути:

$$6.525 \times 93 = 606,825, \text{ округлено } 600,000 \text{ пуд.}$$

Всего въ районѣ дороги:

$$1.100,000 + 600,000 = 1,700,000.$$

1) Въ виду того, что въ Днѣпровскомъ уѣздѣ есть много парово-мукомольныхъ мельницъ (42), и кирпичныхъ и черепичныхъ заводовъ (53), общее потребленіе угля въ районѣ дороги будетъ не менѣе 2,000,000 пудовъ. Принимая для надобностей порта Хорлы и частныхъ лицъ, включая въ это число и пароходы, 1,000,000 пудовъ, цифра прибытія угля въ районъ линіи будетъ $2,000,000 + 1,000,000 = 3,000,000$ пудовъ.

Средній пробѣгъ по линіи 100 верстъ.

Общее разстояніе 475 верстъ. (Считая до Ясиноватой).

Средняя ставка $\frac{1}{65}$.

Получимъ:

$$\text{Пудоверсть} \dots 3,000,000 \times 100 = 300,000,000.$$

$$\text{Провозная плата} \dots 300,000,000 \times \frac{1}{65} = 46,153.$$

$$\text{Прочіе сборы} \quad 0,2 \times 3,000,000 = 6000.$$

$$\text{Всего} \dots \dots \dots 52,153 \text{ руб.}$$

Сахаръ.

На Южныя желѣзныя дороги на участокъ Канкриновка-Ново-Алексѣевка въ 174 версты, исключая города, идетъ сахару (по всей группѣ 95) *) 56,661 пудъ, т. е. на версту дороги (округленно) 326 пудовъ.

Принимая тѣ же основанія, что и при вычисленіи угля, получимъ количество прибытія сахара въ районъ нашей дороги.

Для Мелитопольскаго района:

$$326 \times 100 = 32,600.$$

Для Днѣпровскаго района:

$$\frac{326 \times 24,5 \times 93}{41,3} = (\text{округленно}) 18,000.$$

$$\text{Всего сахару } 32,600 + 18,000 = 50,600 \text{ пудовъ.}$$

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе (Харьковъ) 550 верстъ.

Ставка $\frac{1}{12}$.

1) См. труды Таврическаго Земства.

*) См. статист. Южн. ж. д. по прибытіи 1910 г.

Получимъ:

Пудовѣрсть	$50,600 \times 100 = 5,060,000$
Провозн. плата	$5,060,000 \times \frac{1}{12} = 4,216 \text{ руб.}$
Прочіе сборы:	$50,000 \times 0,55 = 278 \text{ „}$
Всего	<u>4,494 руб.</u>

Мануфактура.

1) На тотъ же участокъ Южныхъ дорогъ прибыло съ чужихъ дорогъ (вся 57-я группа) 83,000 пуд., т. е. 477 пуд. на версту, безъ городовъ.

Слѣдовательно въ районѣ новой линіи слѣдуетъ ожидать этого груза;

Мелит. районъ $477 \times 100 = 47,700$ пудовъ.

Днѣпр. районъ $= \frac{477 \times 24,5 \times 93}{413} = (\text{округл.}) 26,300 \text{ пуд.}$

Всего мануфактуры $47,700 + 26,300 = 74,000$ пудовъ.

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе (принимая среднее отъ Москвы и Лодзи) 1600 верстъ.

Ставка $\frac{1}{12}$.

(Средняя между мануфактурой I—Б).

Получимъ:

Пудовѣрсть:	$74,000 \times 100 = 7,400,000$
Провозн. плата	$7,000,000 \times \frac{1}{12} = 6,166 \text{ руб.}$
2) Прочіе сборы	$74,000 \times 0,55 = 407 \text{ „}$
Всего	<u>6,573 руб.</u>

По тѣмъ же основаніямъ должны поступить на линію нижеслѣдующіе грузы:

Чугунъ и желѣзо.

На Южныя ж. д. прибыло 300,000, на 1 вер. 1724 пуда. (Гр. 32а)

На проектируемую линію:

Мелитоп. районъ	$1724 \times 100 = 172,400 \text{ пуд.}$
Днѣпров. районъ	<u>92,800</u>
(Округл.)	<u>265,000 пуд.</u>

Средній пробѣгъ 100 вер.

Общее разст. (Екатеринославъ) . . 300 вер.

Ставка $\frac{1}{57}$.

Пудовѣрсть:	26,500,000
Провозн. плата:	$26,500,000 \times \frac{1}{57} = 4,650 \text{ руб.}$
3) Прочіе сборы	$265,000 \times 0,40 = 106 \text{ „}$
Всего	<u>4,756 руб.</u>

Гр. 32 б и в.

На Южныя ж. д. прибыло 412,100. На версту 2,367 пуд.

На проектируемую линію:

Мелитоп. районъ	$2,367 \times 100 = 236,700 \text{ пуд.}$
Днѣпр. районъ	<u>= 130,586 „</u>

Округл. 367,000 пуд.

1) См. статист. Южн. ж. д. 1910 г. по прибытію. Прибытіе въ города не принималось.

2) Станц. расх. 0,35.
Выгрузка 0,20.
0,55.

3) Станц. расх. 0,20.
Выгрузка 0,20.
0,40

Средній пробѣгъ 100 вер.

Общее разст. (Екатеринославъ) 300 вер.

Ставка $\frac{1}{30}$.

Получимъ:

Пудовѣрсть . . . 36,700,000.

Провозная плата. $36,700,000 \times \frac{1}{30} = 12,233$ руб.

Прочіе сборы . . . $367,000 \times 0,55 = 2,018$ „

Всего . . . 14,251 руб.

Всего по группѣ:

Пудовъ . . . 632,000.

Пудовѣрсть . . . 63,200,000.

Выручка . . . 19,007 руб.

Желѣзные издѣлія. (гр. 33).

На южныя ж. д. прибыло (вся группа) 126.000 пуд. На версту 724 пуда.

Въ районъ разсматриваемой линіи поступить:

Мелитоп. районъ $724 \times 100 = 72,000$ пуд. (округл.).

Днѣпровск. районъ (округл.) = 40,000.

Всего 112,000 пудовъ.

Средній пробѣгъ 100 верстѣ.

Общее разстояніе 1500 верстѣ. (В. Вѣн., Прив., Москва и пр.)

Ставка $\frac{1}{35}$. (Взято среднее Д. 12).

Получимъ:

Пудовѣрсть . 11,200,000

Провозн. пл. $11,200,000 \times \frac{1}{35} = 3,200$ руб.

Прочіе сборы $112,000 \times 0,55 = 616$ руб.

Всего . . . 3,816 руб.

Дерево (гр. 26).

(Кромѣ $\frac{28}{55}$ -е).

Прибыло на Южн. ж. д. 2,543,000 На версту 14,615 пуд.

Въ районъ линіи должно поступить.

Мелитоп. районъ . . . 1,461,500 пуд.

Днѣпров. районъ . . . 806,302 пуд.

(Округл.) Всего 2,267,000 пуд.

Средній пробѣгъ 100 вер.

Общее разст. (Л—Р., Р—О, М—Бр.,—С—В.) 1,200 вер.

Получимъ:

Ставка $\frac{1}{100}$. (Взята I категорія).

Пудовѣрсть . 226,700,000

Провозн. плата $226,700,000 \times \frac{1}{100} = 22,670$ руб.

Прочіе сборы: . $2,267,000 \times 0,2 = 4,534$ руб.

(Только станц. расходы)

Всего . . . 27,204 руб.

(5 груп.). Бакалейный товаръ.

На южныя дороги бакалейнаго товара, главнымъ образомъ риса и изюма, прибыло 12,000 пудовъ. Товаръ этотъ пойдетъ съ Закавказскихъ дорогъ черезъ Хорлы.

Количество груза можно принять цѣликомъ 12,000.

Средній пробѣгъ 100 вер.

Ставка $\frac{1}{15}$.

Получимъ:

Пудоверсть . . 1.200.000.

Провозн. плата. $1.200.000 \times \frac{1}{15} = 800$ руб.

*) Прочіе сборы . . $12.000 \times 1,65 = 198$ руб.

Всего 998 руб.

Керосинъ и нефть.

Прибыло на Южн. ж. д. 164.000 пуда. На версту 942 пуда.

На проектируемую линію должно поступить:

Мелитоп. районъ 94.200 пуд.

Днѣпровск. районъ 59.800 пуд.

Итого (окр.) . 154.000 пуд.

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе 1050 верстъ (Соляная прист.).

Ставка $\frac{1}{36}$.

Получимъ:

Пудоверсть . . 15.400.000.

Провозн. плата. $15.400.000 \times \frac{1}{36} = 4,278$ руб.

Прочіе сборы . . $154.000 \times 0,55 = 847$ руб.

Всего 5.125 руб.

Москательные товары.

На Южныя ж. д. прибыло 14.000 пуд. На версту 80 пуд.

На разсматриваемую линію надо ожидать:

Мелитоп. районъ 8.000 пуд.

Днѣпровск. районъ 5.000 пуд. (округл.).

Всего . 13.000 пуд.

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе 1600 верстъ (Центральныя губ.).

Пудоверсть . . 1.300.000.

Провозн. плата. $1.300.000 \times \frac{1}{10} = 1.300$ руб.

Прочіе сборы . . $13.000 \times 0,55 = 71$ руб.

Всего 1,371 руб.

Бумага.

На Южныя дороги прибыло 20,000 пуд. На версту 115 пуд.

На проектируемую линію должно поступить:

Мелитоп. районъ 11,500 пуд.

Днѣпровскій районъ . . 6,300 „

Всего . . 18,000 пуд. (Округ).

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе (Центр. губ.) 1.600 верстъ.

Ставка $\frac{1}{23}$.

Пудоверсть . . 1,800,000.

Провозная плата . $1,800,000 \times \frac{1}{23} = 782$ руб.

Прочіе сборы . . $18,000 \times 0,55 = 99$ „

Всего 881 руб.

Спиртъ.

На Южныя ж. д. поступило 30,000. На версту 172 пуда.

*) См. стр. 19 сноски *)

На разсматриваемую линію можно ожидать:

Мелитоп. районъ 17.200 пуд.

Днѣпров. районъ 9,450 „

Всего . . . 27,000 пуд. (Округл.).

Средній пробѣгъ 100 верстѣ.

Общее разстояніе (Прив. ж. д., Пол. ж. д.). 1,050 верстѣ.

Ставка $\frac{1}{14}$.

Пудоверстѣ 2,700,000.

Провозная плата . $2,700,000 \times \frac{1}{14} = 1,928$ руб.

Прочіе сборы . . . $27,000 \times 0,55 = 148$ „

Всего 2,076 руб.

Спички.

На Южныя ж. д. прибыло 5,000 пуд. На версту 29 пуд.

На проектируемую линію должно поступить:

Мелитоп. районъ 2,900 пуд.

Днѣпров. районъ 1,600 „

Всего . 4,500 пуд.

Средній пробѣгъ 100 вер.

Общее разстояніе (съ Екат. дороги изъ Синельникова
250 верстѣ.

Пудоверстѣ 450,000.

Провозная плата . $450,000 \times \frac{1}{15} = 300$ руб.

Прочіе сборы . . . $4,500 \times 0,55 = 25$ „

Всего 325 руб.

Стекло.

На Южныя ж. д. прибыло 8,000 пуд. На версту 46 пудовъ.

На разсматриваемую линію можно ожидать:

Мелитоп. районъ 4,600 пуд.

Днѣпров. районъ 2,500 „

Всего . 7,000 пуд. (Округл.).

Средній пробѣгъ 100 вер.

Общее разстояніе (Екат. ж. д.) 250 вер.

Ставка $\frac{1}{20}$.

Пудоверстѣ 700,000.

Провозная плата . $700,000 \times \frac{1}{20} = 350$ руб.

Прочіе сборы . . . $7,000 \times 0,55 = 38$ „

Всего 388 руб.

Бутылки.

Прибыло на Южн. ж. д. 20,000 пуд. На версту 115 пуд.

На проектируемую линію ожидается:

Мелитоп. районъ 11,500 пуд.

Днѣпровск. районъ 6,300 „

Всего . 18,000 пуд. (Округл.)

Средній пробѣгъ 100 верстѣ.

Общее разстояніе 250 вер. (Екат. ж. д.).

Ставка $\frac{1}{34}$.	
Пудоверсть	1,800,000.
Привозная плата	$1,800,000 \times \frac{1}{34} = 529$ руб.
Прочіе сборы	$18,000 \times 0,55 = 99$ „
Всего	628 руб.

Рыба.

(Рыба частиковая гр. 93-г.)

На южныя дороги прибыло:

частиковой рыбы	40,000.
Сельдей	42,000.

Частиковая рыба идетъ изъ Керчи, незначительная часть ея съ Волги, поэтому средній пробѣгъ примемъ 100 верстъ обратное зстояніе 750 в. (Керчь+Волга:2)

Получимъ частиковой рыбы:

Пудоверсть: $40000 \times 100 =$	4,000,000.
Привозная плата: $4,000,000 \times \frac{1}{21} =$	1,904 руб.
Прочіе сборы: $40,000 \times 0,55 =$	220 руб.

Всего 2,124 руб.

Сельди идутъ изъ Либавы, Кенигсберга и пр.

Средній пробѣгъ 100 верстъ.

Общее разстояніе: 1,800 верстъ.

Ставка $\frac{1}{32}$ (Д 9).

Пудоверсть $42.000 \times 100 =$ 4,200,000.

Провозная плата: $4,200,000 \times \frac{1}{32} =$ 1,312 руб.

Прочіе сборы: $42,000 \times 0,55 =$. . . 231 руб.

Всего 1,543 руб.

Всего рыбы:

Пудовъ	82,000
Пудоверсть	8,200,000
Провозн. плата	3,216 руб.
Прочіе сборы	451 руб.

Выручка 3,667 руб.

Земледѣльческія машины.

Ввиду громаднаго увеличенія площадей распашки, такъ какъ крупныя имѣнія распродаютъ крестьянамъ по частямъ (парцеляція), спросъ на земледѣльческія орудія очень большой, тѣмъ болѣе что и принятыя въ настоящее время для обработки земли и зерна машины и орудія замѣняются новыми усовершенствованными.

Въ нѣмецкихъ колоніяхъ Бердянскаго и Мелитопольскаго уѣздовъ колонисты выдѣлываютъ весьма значительное количество земледѣльческихъ орудій, которыя охотно раскупаются на мѣстѣ, но большее количество ввозится съ В-Вѣн. дор., Либ.-Ром., Риго-Орл. и другихъ дорогъ, частью черезъ Теодосію.

Весьма трудно опредѣлить количество орудій мѣстнаго производства, которое будетъ ввезено гужомъ и по желѣзной дорогѣ въ районъ разсматриваемой дороги, ибо статистическія свѣдѣнія

Южн. ж. дороги не могутъ дать полной картины перевозки машинъ мѣстнаго производства, какъ потому, что только часть ихъ попадаетъ на желѣзную дорогу, такъ и по тому, что трудно установить, — проданы ли съ данной станціи орудія мѣстнаго производства, или ввозныя, переправленные на эту станцію съ другой, къ тому же въ статистикѣ нѣтъ указанія, съ какой станціи Южн. д. прибылъ грузъ на данную станцію, а указано только: „съ Южн. дорогъ“ въ графѣ со своихъ станцій.

Въ силу изложеннаго принять къ подсчету только ввозной грузъ, поэтому, выведенная цифра пудовъ будетъ значительно меньше дѣйствительной.

На Южныя дороги прибыло 65,000 пуд., на версту 374 пуда. На проектируемую линію предполагается:

Мелитопольск. районъ	37,400 пуд.
Днѣпровскій районъ	20,500 пуд.
	<u>Всего. 58,000 пуд.</u>
Средній пробѣгъ	100 вер.
Ставка	$\frac{1}{60}$.
Пудоверст.	5,800,000
Провозн. плата	$5,800,000 \times \frac{1}{60} = 966$ руб.
Прочіе сборы	$58,000 \times 0,55 = 319$ руб.
	<u>Всего. 1,285 руб.</u>

Транзитные грузы.

Транзитныхъ грузовъ, въ буквальномъ смыслѣ, на разсматриваемой линіи, какъ тупиковой, имѣющей только одинъ выходъ на общую рельсовую сѣть, — нѣтъ, поэтому транзитными грузами для проектируемой линіи мы условно будемъ считать всѣ грузы, могущіе пойти черезъ Феодоровку въ Хорлы для дальнѣйшаго слѣдованія моремъ и грузы, ожидаемые съ моря за Феодоровку.

Грузами съ моря можно пренебречь, такъ какъ грузы эти будутъ пребывать съ Закавказскихъ дорогъ и изъ Одессы, какъ въ Феодосію, незначительными партіями. Быть можетъ съ развитіемъ порта Хорлы будутъ привлечены грузы, идущіе крупными партіями, какъ напр., хлопокъ, но въ настоящее время нѣтъ основаній строить на немъ какіе либо выводы.

Изъ транзитныхъ грузовъ на море имѣютъ значеніе по количеству только хлѣбъ и уголь.

Хлѣбные грузы.

Транзитный хлѣбъ пойдетъ съ Токмакской ж. д., съ Южныхъ дорогъ съ участковъ къ сѣверу отъ Феодоровки, съ Ряз.-Ур. и Ю.-З. ж. д., а также съ Екат. ж. д.

Съ Токмакской линіи комиссіей о новыхъ дорогахъ принято 2,000,000 пудовъ.

Этотъ грузъ, прибывъ въ Феодоровку, вѣроятно, пойдетъ далѣе въ ближайшій портъ, т. е. въ Хорлы. Разница между Феодор.—Феодосіа и Феод.—Хорлы = 86 верстъ, слѣдовательно провозъ хлѣба, при среднемъ общемъ пробѣгѣ 255 в. до Хорлъ и 346 до Феодосіи, будетъ стоить безъ портовыхъ расходовъ

Нормальный тарифъ. $\left\{ \begin{array}{l} \text{До Феодосіи } 346 \times \frac{1}{36} = 9,61 \\ \text{До Хорловъ } 255 \times \frac{1}{30} = 8,50 \end{array} \right.$

Слѣдовательно, до Феодосіи провозъ пуда хлѣба будетъ дороже нежели до Хорловъ на $9,61 - 8,50 = 1,11$ коп.

Въ основаніе подсчета хлѣбныхъ грузовъ со станцій Южн. дорогъ сѣвернѣе Феодоровки и изъ районовъ Ряз.-Ур. и Юго-Вост. дорогъ принята статистика движенія этихъ грузовъ въ Феодосію по Южнымъ ж. д. за 1910 годъ.

Съ Южныхъ дорогъ грузы эти идутъ отъ ст. Полевая въ количествѣ:

Хлѣбъ въ зернѣ	6,840,000 пуд.
Отруби	2,500,000 „
	<hr/>
	9,340,000 пуд.

Въ настоящее время, при разстояніяхъ:

Харьковъ	Николаевъ = 560 вер.
„	Херсонъ = 618 „
„	Феодосія = 663 „

Хлѣбный грузъ все же находятъ возможнымъ направлять въ Феодосію, какъ въ незамерзающій портъ. Съ постройкой линіи Феодоровка—Хорлы, разстояніе отъ Харькова до Хорловъ будетъ 578 верстъ, т. е. до незамерзающаго порта по направленію черезъ Феодоровку разстояніе сократится на $663 - 578 = 85$ верстъ. Полагаемъ, что на Хорлы грузъ будутъ возить по тому же тарифу, что и на Феодосію, поэтому Хорлы будутъ нѣсколько выгоднѣе для грузоотправителей, чѣмъ Феодосія, ибо стоимость провоза 1 пуда хлѣба до обоихъ портовъ будетъ слѣдующая:

Феодосія 663 вер. Ставка $\frac{1}{47}$. За 663 вер. $= \frac{663}{47} = 14,10$.

Хорлы 578 вер. Норм. тар. Ставка $\frac{1}{43}$. За 578 вер. $= \frac{578}{43} = 13,44$

Разница $14,10 - 13,44 = 0,66$ коп.

Но кромѣ линіи Феодоровка—Хорлы, предполагается постройка казною линіи Харьковъ—Херсонъ, съ осуществленіемъ коей разстояніе отъ Харькова будетъ:

Харьковъ	Николаевъ 539.
„	Херсонъ 481.
„	Феодосія 663.
„	Хорлы 578.

Поэтому участокъ Феодоровка—Харьковъ по тяготѣнію долженъ будетъ раздѣлиться на тяготѣніе къ Югу (т. е. на Хорлы или Феодосію) и тяготѣніе къ Харькову (т. е. на Херсонъ).

Предѣльными станціями будутъ:

Тяготѣнія на Югъ:—ст. Лихачево.

Тяготѣнія къ Херсону:—ст. Безпаловка.

Такимъ образомъ количество грузовъ, тяготящихся на Югъ съ казенныхъ дорогъ уменьшится съ 9,340,000 пудовъ до (округл.) 7,000,000 пудовъ.

Въ силу же этого тяготѣнія грузовъ отпадутъ совсѣмъ грузы съ дорогъ: Либаво-Роменской, М.-Казанской, М.-К.-Воронежской, М.-Курской, Привислинской, Риги-Орловской, Ряз.-

Уральской, С.-Златоустовской, Юго-Восточныхъ съ передачей на Ново-Баварію, Юго-Западныхъ, а также грузъ съ частей Екатерининскихъ дорогъ, лежащихъ западнѣе станцій Илларионовка и Кичкасъ.

Поэтому изъ $2\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, идущихъ въ настоящее время въ Θεодосію съ чужихъ дорогъ, будетъ тяготѣть къ Югу только 1,000,000 пудовъ съ Екатерининской дороги.

Всего съ Южныхъ и Екатерининской:

$$7,000,000 + 1,000,000 = 8,000,000.$$

По тѣмъ же основаніямъ, которыя выше высказаны для Токмакской дороги, доставка этихъ грузовъ въ Хорлы обойдется дешевле доставки въ Θεодосію.

Принимая среднее общее разстояніе:

Съ Южныхъ дорогъ. (Считая среднее отъ Лихачева до Θεодоровки).

до Хорлъ 344 версты. Ставка $\frac{1}{36}$. За 344 в. = 9,55.

„ Θεодосіи 430 верстъ. „ $\frac{1}{38}$. „ 430 в. = 11,31.

*) Съ Екатерининской дороги. (Считая среднее отъ Желанной до Синельникова).

до Хорлъ 442 версты. Ставка $\frac{1}{40}$. За 442 в. = 11,50.

„ Θεодосіи 528 верстъ. „ $\frac{1}{42}$. „ 528 в. = 12,51.

Получимъ, что стоимость провоза пуда груза въ Хорлы будетъ дешевле:

Съ Южныхъ дорогъ на 1,26 коп.

И съ Екатерининской ж. дороги на 1,27 коп.

Трудно, однако, предположить, чтобы весь транзитный хлѣбъ изъ за разницы въ $1\frac{1}{4}$ коп. измѣнилъ привычному направленію на Θεодосію, и потому правильнѣе принять, что только $\frac{3}{4}$ хлѣбныхъ грузовъ съ Южныхъ и Екатерининской ж. дорогъ пойдутъ въ Хорлы; остальная же часть ихъ по прежнему будетъ тяготѣть къ Θεодосіи. Что касается грузовъ со строящейся Токмакской дороги, которымъ все равно приходится впервые избирать направленіе, то ихъ можно принять полностью.

Такимъ образомъ, количество транзитнаго хлѣба, стоимость провоза его и накладные желѣзнодорожные расходы выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ.

I) Съ Токмакской ж. д.

Пудовъ . . . 2,000,000.

Пудовѣрсть . . . $2,000,000 \times 193 = 386,000,000$.

Провозная пл. $386,000,000 \times \frac{1}{30} = 128,666$ руб.

*) Прочіе сборы. $2,000,000 \times 0,5 = 10,000$ руб.

Всего . . 138,666 руб.

II) Съ Южныхъ ж. д.

Пудовъ . . . 5.250.000

Пудовѣрсть . . . $5.250.000 \times 193 = 1.013.250.000$.

Провозная пл. $1.013.250.000 \times \frac{1}{36} = 281.458$ руб.

**) Прочіе сборы. $5.250.000 \times 0,5^1) = 26.250$ руб.

Всего . . 307.708 руб.

III) Съ Екатерининской ж. д.

Пудовъ . . . 750.000.

*) Грузы, идущіе съ Екат. ж. д. черезъ Александровскъ съ Востока отъ насимъ къ Токмакской дор.

**) Станц. расх. 0,25 } 0,5
Выгрузка 0,25 }

Пудовѣрсть .	$750.000 \times 193 = 144.750.000.$
Провозная пл.	$144.750.000 \times \frac{1}{40} = 36.188 \text{ руб.}$
1) Прочіе сборы.	$750.000 \times 0,5 = 3.750 \text{ руб.}$
Всего . .	39.938 руб.

Всего транзитнаго хлѣба.

Пудовъ . . .	8.000.000.
Пудовѣрсть .	1.544.000.000.
Провозная пл.	446.312 руб.
Прочіе сборы.	40.000 руб.
Всего выручка .	486.312 руб.

Транзитъ угля.

Въ настоящее время уголь изъ Донецкаго бассейна отправляется морскимъ путемъ черезъ Мариуполь.

По мѣсяцамъ вывозъ этотъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ *).

	1910 г.	1909 г.	1908 г.
	Милл. пуд.	Милл. пуд.	Милл. пуд.
Январь	2,8	1,1	0,7
Февраль	3,7	3,1	0,1
Мартъ	9,1	5,6	4,5
Апрѣль	7,9	10,7	8,6
Май	8,5	8,1	10,5
Іюнь	7,5	5,2	9,8
Іюль	4,1	7,0	9,4
Августъ	5,1	7,1	4,6
Сентябрь	5,3	7,3	7,4
Октябрь	7,5	8,7	7,7
Ноябрь	8,1	5,9	4,6
Декабрь	0,8	0,9	0,3
Итого	70,4	70,7	68,2

Изъ этой таблицы видно, что наименьшая вывозка падаетъ на Декабрь, Январь и Февраль, т. е. на тѣ мѣсяцы, когда портъ замерзаетъ. Въ дѣйствительности, въ эти мѣсяцы вывозка фактически прекращается, а приведенныя нами цифры за 1910, 1909 и 1908 г., когда навигація поддерживалась круглый годъ, наглядно показываютъ, что искусственное поддержаніе непрерывной навигаціи, стоящее громаднхъ средствъ, все же не даетъ возможности грузить нормальное количество угля, ибо вывозка угля за зимніе мѣсяцы была сравнительно ничтожная, и потребители далеко не получили всего необходимаго количества въ это наболѣе требующее топлива время.

Если же взять 1907 и 1911 годъ, когда даже Одесса была отрѣзана отъ моря въ теченіе 2-хъ недѣль, и три ледокола

1) Станц. расх. 0,25.
Выгрузка 0,25.
0,50.

*) Данныя объ углѣ заимствованы изъ отчета Харьковскаго комитета по вывозу минеральнаго топлива 1910 г. Стр. 140, 143.

съ громадными трудностями поддерживали срочное пассажирское пароходство, то въ эти зимы портъ Маріуполь такъ крѣпко былъ скованъ льдомъ, что никакіе ледоколы не могли оказать ему помощи, да если бы и пробили каналъ, то ни одинъ пароходъ не рискнулъ бы по нему пройти, а между тѣмъ Хорлы доказали въ эти суровыя зимы полную незамерзаемость, работая безъ перерыва, круглый годъ *).

Такимъ образомъ, незамерзаемость порта Хорлы является существеннымъ преимуществомъ его передъ Маріуполемъ.

Вторымъ недостаткомъ Маріупольскаго порта является его недостаточная глубина.

Ввиду того, что портъ Маріуполь постоянно заносится, поддержаніе въ немъ 24-хъ футовой глубины стоитъ ежегодно 300,000 руб., и при углубленіи до 28 футовъ поддержаніе стоило-бы ежегодно 600—900 тысячъ рублей, да кромѣ того возможность поддержанія 28 футовой глубины весьма сомнительна. Между тѣмъ, въ Хорлахъ легко довести глубину до 30 футовъ, и поддержаніе этой глубины, въ силу незаносимости, обойдется въ нѣсколько разъ менѣе, чѣмъ поддержаніе въ Маріуполѣ 24-хъ футовой глубины.

Такимъ образомъ, возможная глубина порта Хорлы и незаносимость является громаднымъ преимуществомъ передъ Маріуполемъ, ибо суда получаютъ полную погрузку, и непрерывность навигаціи обезпечена.

Ввиду меньшихъ расходовъ на поддержаніе глубинъ порта Хорлы, въ сравненіи съ Маріуполемъ, очевидно и накладные портовые расходы въ Хорлахъ будутъ немного менѣе. Это будетъ третьимъ преимуществомъ Хорлъ.

Не смотря, однако, на всѣ свои преимущества передъ Маріуполемъ, Хорлы никогда не будутъ угольнымъ портомъ, конкурирующимъ въ навигаціонное время съ Маріуполемъ, но они явятся для послѣдняго вспомогательнымъ, незамерзающимъ ближайшимъ портомъ, куда могутъ направляться угольные грузы въ зимніе мѣсяцы, (декабрь, январь, февраль), когда Маріуполь либо замерзаетъ, либо въ него опасаются заходить,—боясь замерзнуть.

Принимая въ соображеніе таблицу районныхъ отправокъ угля въ Маріуполь (см. отчетъ за 1910 г. Харьк. Ком. по вывозу минер. топл. стр. 141 и 142) видимъ, что изъ всего количества вывезеннаго Маріуполемъ угля большая часть (68%) падаетъ на участокъ Мушкетово—Маріуполь, а наибольшее количество изъ этого участка отправляетъ станція Мандрыкино (16,2%); слѣдующій по количеству отправокъ районъ будетъ Горловскій и Никитовскій (13,200,000 пуд. = 18,7%).

Полагая, что Маріупольскій участокъ весь грузъ отправитъ черезъ Маріуполь, равно какъ отправятъ черезъ Маріуполь Луганскій, Лисичанскій и Звѣревскій участки, допустимъ, что зимою уголь для Хорловъ будетъ отправлять Горловскій участокъ и высчитаемъ стоимость провоза угля до Оеодосіи и Хорлъ.

Разстояніе отъ Горловки будетъ:

до Оеодосіи	679 вер.
„ Хорлъ	594 „

*) См. брошюру. „Современное состояніе порта Хорлы“.

Провозная плата (безъ накл. расходовъ) съ пуда:

до Θεодосіи. $\frac{1}{100}$, за 679 в. = 6,79
 „ Хорловъ. $\frac{1}{100}$, „ 594 „ = 5,94

безъ портовыхъ расходовъ, которые, надо надѣяться, въ Хорлахъ не будутъ больше, такъ какъ содержаніе Хорловскаго порта требуетъ весьма незначительныхъ расходовъ, оборудованіе же его рѣшено довести до возможнаго совершенства, какъ первокласснаго порта, — это въ интересахъ предпринимателей и желѣзной дороги.

Такимъ образомъ, провозная плата до обоихъ незамерзающихъ портовъ ясно указываетъ, что угольный грузъ съ закрытіемъ навигаціи въ Маріуполѣ долженъ пойти въ Хорлы.

Опредѣлить болѣе или менѣе приблизительно количество этого транзитнаго угля во время замерзанія Маріуполя довольно затруднительно.

Если принять во вниманіе ежемѣсячный подвозъ угля въ Маріуполь и сумму подвоза за Декабрь, Январь и Февраль передать на Хорлы, т. е. (по 1910 году):

Декабрь. 0,8 милл. пуд.
 Январь 2,8 „ „
 Февраль. 3,7 „ „

7,300,000 пудовъ

то цифра эта можетъ оказаться и преувеличенной и преуменьшенной, ибо, съ одной стороны, въ навигаціонное время Маріуполь можетъ выполнить всѣ заказы потребителей, а съ другой вздорожаніе зимою топлива можетъ увеличить потребность въ новомъ углѣ, и количество вывозимаго угля въ эти три мѣсяца увеличится до средней нормы, т. е. $\frac{70}{12} \times 3 = 17,5$ милл. пуд. и даже болѣе, поэтому возьмемъ среднее

1) При выполненіи Маріуполемъ заказовъ въ навигаціонное время, транзита угля на Хорлы нѣтъ.

2) При среднемъ требованіи въ этотъ же періодъ будетъ вывезено 17,500,000 пудовъ.

Среднее $\frac{17.500,000}{2} = 8,750,000$ пудовъ.

Пробѣгъ 193 версты.

Общее разстояніе 594 версты.

Ставка $\frac{1}{100}$. (Исключ. тар. № 8 по группѣ 112-й).

Пудоверсть: $8,750,000 \times 193 = 1,688,750,000$

Провозная пл.: $1,688,750,000 \times \frac{1}{100} = 165,875$ руб.

Прочіе сборы: $8,750,000 \times 0,2 = . . . 17,500$ „

Всего 186,375 руб.

Кромѣ вывозки угля въ Балтійское море и за границу (таксировка выше была принята только для грузовъ Россіи) изъ Маріуполя вывозится въ Одессу (по 1910 г.) 15,740,000 пудовъ, при чемъ количество это съ постройкой линіи Бахмачъ-Одесса должно возрасти до 25,000,000 пудовъ и даже болѣе, такъ какъ въ 1910 году для Юго-Западныхъ дорогъ, ввиду имѣвшихся на дорогахъ запасовъ угля, перевезено менѣе потребнаго количества на 5,000,000 пудовъ, и потому цифра 15,740,000 является почти на треть ниже нормальной. При-

нимаемъ, однако, какъ выше сказано, 25,000,000 пудовъ и посмотримъ, не будетъ ли выгоднѣе везти этотъ грузъ черезъ Хорлы.

На страницѣ 230 и 231 отчета Харьковскаго Комитета за 1910 годъ мы видимъ изъ какихъ районовъ идетъ уголь моремъ для Одессы.

Изъ приведенной въ отчетѣ таблицы видно, что большее количество угля идетъ изъ района Ясиноватой, поэтому взявъ отправнымъ пунктомъ станцію Ясиноватая, получимъ общее разстояніе:

Ясиноватая—Маріуполь портъ = 142 версты.

Ясиноватая—Хорлы = 559 „

Провозная плата до станцій:

съ пуда { Маріуполь портъ = 2,76 (Исключ. тар. № 8 погр. 112).
Хорлы = 5,59 (Исключ. тар. № 8 погр. 112).

Фрахты: (за нагрузку и выгрузку не считаемъ, какъ равные расходы).

съ пуда { Маріуполь—Одесса = 3 к. } На особо зафрахтован-
Хорлы —Одесса = 1,2 к. } ныхъ пароходахъ.

Не принимая къ подсчету прочіе желѣзнодорожные расходы, получимъ стоимость провоза пуда угля (безъ портовыхъ расходовъ):

Ясиноватая—Маріуполь портъ—Одесса = 2,76 + 3,00 = 5,76 коп.

Ясиноватая—Хорлы „ —Одесса = 5,59 + 1,20 = 6,79 „

Сравнивая стоимость провозовъ черезъ Маріуполь и Хорлы видимъ, что ожидать въ навигаціонное время движенія угля для Одессы черезъ Хорлы нѣтъ никакого основанія.

Точно также прежнимъ путемъ, т. е. отъ Александровска по Днѣпру, пойдетъ уголь въ Херсонъ и Николаевъ.

Быть можетъ по какимъ либо причинамъ и будетъ отправленъ уголь въ Одессу черезъ Хорлы, но это необходимо счесть явленіемъ случайнымъ.

Такимъ образомъ, транзитнаго угля по нашимъ предположеніямъ можно ожидать въ среднемъ 8.750,000, округленно 9.000.000 пудовъ въ годъ.

Пудовъ	9.000.000
Пудоверсть	$9.000.000 + 193 = 1.737.000.000,$
Провозная плата	$1.737.000.000 + \frac{1}{100} = 173.700 \text{ р.}$
Прочіе сборы	$9.000.000 \times 0,2 = 18.000 \text{ „}$
Всего	191.700 р.

СВОДКА.

Мѣстные грузы.

Отправленіе.

Въ мѣстныхъ грузахъ нами принято къ отправленію 6.439.000 пудовъ соломы. Но такъ какъ еще продавцамъ этого продукта не извѣстны ни рынки сбыта, ни продажная цѣна, то вывозъ соломы въ большихъ размѣрахъ—дѣло будущаго, поэтому, изъ осторожности, при сводкѣ грузовъ солома нами не принимается отдѣльно, а причисляется къ „прочимъ грузамъ“.

Остальные грузы слѣдующіе.

30 р. x 4 = 120
18
20
333
2000
600.000

НОМЕНКЛАТУРА.	Пудовъ.	Пудоверсть.	Провозная плата.	Прочіе сборы.	Всего выручка.		
			Р	У	Б	Л	И.
Хлѣбные грузы .	12.583.000	1.479.316.000	591.726	182.453	774.179		
Соль	5.000.000	675.000.000	134.090	23.750	157.840		
Скотъ и мясо . .	280.000	28.000.000	13.333	2.520	15.853		
Кости	60.000	6.000.000	652	486	1.138		
Кожи	40.000	5.200.000	2.888	440	3.328		
Шерсть	26.000	3.640.000	2.800	286	3.086		
Яица	50.000	7.000.000	4.666	825	5.491		
Прочіе грузы . .	800.000	104.000.000	34.666	7.200	41.866		
Всего по от- правленію . . .	18.839.000	2.308.156.000	784.821	217.961	1.002.782		

ПРИБЫТІЕ.

Номенклатура.	Пудовъ.	Пудоверсть.	Провозн. плата.	Проч. сборы.	Всего выручено.		
			Р	У	Б	Л	И.
Уголь.	3,000,000	300,000,000	46,153	6,000	52,153		
Сахаръ.	50,000	5,060,000	4,216	278	4,494		
Мануфактура.	74,000	7,400,000	6,166	407	6,573		
Чугунъ и желѣзо.	632,000	63,200,000	16,883	2,124	19,007		
Желѣзн. издѣлія.	112,000	11,200,000	3,200	616	3,816		
Дерево.	2,267,000	226,700,000	22,670	4,534	27,204		
Бакалейн. товаръ.	12,000	1,200,000	800	198	998		
Керосинъ и нефть.	154,000	15,400,000	4,278	847	5,125		
Москательн. тов.	13,000	1,300,000	1,300	71	1,371		
Бумага.	18,000	1,800,000	782	99	881		
Спиртъ.	27,000	2,700,000	1,928	148	2,076		
Спички.	4,500	450,000	300	25	325		
Стекло.	7,000	700,000	350	38	388		
Бутылки.	18,000	1.800,000	529	99	628		
Рыба.	82,000	8,200,000	3,216	451	3,667		
Земледѣльч. орудія.	58,000	5,800,000	966	319	1,285		
Прочіе грузы.	200,000	20,000,000	6,666	1,100	7,766		
ВСЕГО по прибытію.	6,728,000	672,910,000	120,403	17,354	137,757		

Всего мѣстныхъ грузовъ.

Пудовъ.	25,567,000		
Пудоверсть.	2,981,066,000		
Провозная плата.	905,224 руб.	} Общая выручка	
Прочіе сборы.	235,317 руб.		1,140,539 руб.

На 1 версту:

Пудовъ. (Округл. пу- темъ суммировки).	132,471		
Провозн. плата (тоже).	4,690 руб.	} Общая выручка	
Дополн. сбор. (тоже).	1,219 руб.		5,909 руб.

ТРАНЗИТЪ.

Номенклатура.	Пудовъ.	Пудовѣрстѣ.	Провозн. плата.	Прочіе сборы.	Всего выручено.		
			Р	У	Б	Л	И.
Хлѣбные грузы	8,000,000	1,544,000,000	446,312	40,000	486,312		
Уголь	9,000,000	1,737,000,000	173,700	18,000	191,700		
Всего транзитъ. .	17,000,000	3,281,000,000	620,012	58,000	678,012		
На 1 версту	88,083	—	3,213	300	3,513		

Сводка по грузовому движенію.

Пудовъ:

Мѣстное движеніе	25,567,000
Транзитъ	17,000,000
Всего	42,567,000

Пудовѣрсть:

Мѣстное движеніе	2,981,066,000
Транзитъ	3,281,000,000
Всего	6,262,066,000

Провозная плата:

Мѣстное движеніе	905,224 руб.
Транзитъ	620,012 „
Всего	1,525,236 руб.

Прочіе сборы:

Мѣстное движеніе	235,317 руб.
Транзитъ	58,000 „
Всего	293,317 руб.

Общая выручка:

$$1,525,236 + 293,317 = 1,818,553 \text{ руб.}$$

На 1 версту дороги: (округл. суммировкой).

Пудовъ	220,554
Пудовѣрсть	32,445,937
Провозная плата	7,903 руб.
Прочіе сборы	1,519 „
Общая выручка	9,422 „
Средняя ставка: $\frac{1}{41}$.	

*) Среднее дополн. сборовъ съ 1 пуда: 0,68 коп.

Пассажирское движеніе.

Въ районъ дороги ежегодно прибываетъ по Днѣпру и по Южнымъ жел. д. весьма значительное количество пришлаго рабочаго люда, который нанимается преимущественно на полевые работы. Особенно много рабочихъ разбредается по Днѣпровскому уѣзду, въ которомъ много, сравнительно съ количествомъ населенія, распаханной земли.

Съ постройкой линіи Оедоровка-Хорлы значительная часть

*) Дополнительные сборы выше нормальныхъ на томъ основаніи, что дорога главнымъ образомъ имѣетъ мѣстное значеніе по отправленію, слѣдовательно дополнительные доходы поступаютъ на дорогу полностью.

пассажировъ поступить на нее съ Южныхъ дорогъ и перейдетъ съ Днѣпра.

Въ виду того, что не только районъ проектируемой линіи, но и районы сѣвернѣе и восточнѣе его имѣютъ значительное тяготѣніе къ городу Одессѣ, между которымъ и Хорлами установлено очень удобное и регулярное морское пассажирское сообщеніе, необходимо ожидать значительнаго количества пассажировъ на всемъ протяженіи новой линіи. Поэтому, если мы примемъ доходъ отъ пассажирскаго движенія въ 800 руб. на версту, то эта цифра будетъ скорѣе преуменьшенной, нежели преувеличенной.

Опредѣленіе доходности дороги.

Общій доходъ отъ пассажирскаго и грузового движенія.

Грузовое движеніе:

Провозная плата	1,525,236 руб.
Прочіе сборы	293,317 „
Итого	1,818,553 руб.
Пассажирское движеніе.	154,400 руб.
Прочія статьи дохода	28,950 „
Всего по движенію.	2,001,903 руб.

Доходы отъ порта.

Сборы съ хлѣбныхъ грузовъ:

$$20,583,000 \times 1,2 \text{ коп.} = 246,996 \text{ руб.}$$

Сборы съ угольныхъ грузовъ:

$$9,000,000 \times 0,71 = 63,900 \text{ „}$$

$$\text{Итого дохода } 310,896 \text{ руб.}$$

$$\text{Эксплоатаціонный расходъ } 50\% = 155,448 \text{ руб.}$$

$$\text{Чистый доходъ отъ порта} = 155,448 \text{ руб.}$$

Общій доходъ дороги и порта, за вычетомъ портового расхода, составитъ:

$$2,001,903 + 155,448 = 2,157,351 \text{ руб.}$$

$$\text{На 1 версту дороги } 11,177 \text{ руб.}$$