

# ОБЩЕСТВО АРМАВИРЬ-ТУАПСИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

X

148  
39

385(01)  
А - 83 <sup>ор</sup>

385.1

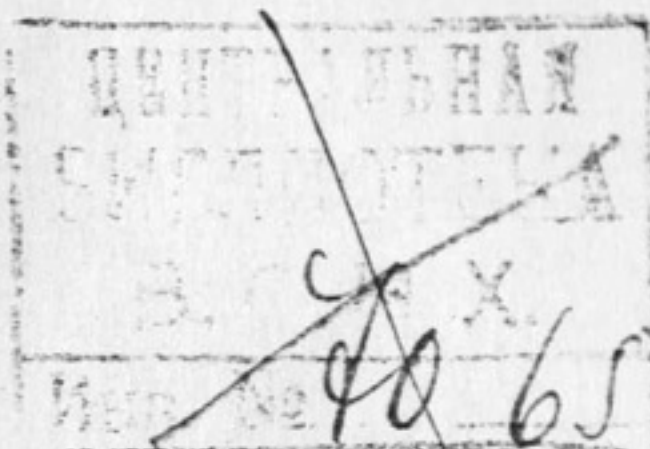
Прозвучало 1989 г.

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

о значеніи подъѣздныхъ путей къ Армавирь-  
Туапсинской желѣзной дорогѣ:

БИБЛИОТЕКА В. П. С.

- 1) Армавиръ — Святой Крестъ.
- 2) Петровское — Дивное.
- 3) Курганная — Лабийская.



Л. Ганн

0283



## О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Страниц.
Введение . . . . .	1

### I.

#### Подъездные пути: Армавиръ—Св. Крестъ и Петровское — Дивное.

1. Общія соображенія . . . . .	3
2. Характеръ мѣстности и продольный профиль . . . . .	5
3. Грузы по отправленію . . . . .	7
Продовольств. зерновые хлѣба . . . . .	8
Мука пшеничная . . . . .	12
Овесъ . . . . .	13
Маслянич. сѣмена, пакля и пенька, шерсть . . . . .	14
Крупный рогатый скотъ, овцы, бараны . . . . .	16
Кожы, овчины . . . . .	17
Яйца, яичные желтки . . . . .	17
Соль . . . . .	18
Виноградное вино . . . . .	19
4. Грузы по прибытію . . . . .	20
Кирпичъ и черепица . . . . .	23
Земледѣльческія орудія . . . . .	23
Мануфактура . . . . .	24
Желѣзные издѣлія . . . . .	24
5. Грузы мѣстнаго сообщенія . . . . .	24
6. Пассажирское движеніе . . . . .	24
7. Значеніе предположенныхъ путей для Армавиръ-Туапсинской и Владикав- казской жел. дор. . . . .	25
8. Заключение . . . . .	28

### II.

Подъездной путь Курганная—Лабинская . . . . .	29
---	----



III.

	Стран.
Финансовый результат. . . . .	31
Приложение № 1.	
Данныя о грузооборотѣ и подсчетъ выручки на подъѣздныхъ путяхъ Армавирь—Св. Крестъ и Петровское—Дивное. . . . .	33
Приложение № 2.	
Данныя о грузооборотѣ и подсчетъ выручки на подъѣздномъ пути Курганная—Лабинская. . . . .	35
Приложение № 3.	
Статистическія свѣдѣнія о районѣ подъѣздныхъ путей: Арма- вирь—Св. Крестъ и Петровское—Дивное. . . . .	37
Приложение № 4.	
Статистическія свѣдѣнія о районѣ подъѣзднаго пути Курганная— Лабинская . . . . .	43



## ВВЕДЕНІЕ.

Въ январѣ текущаго года въ г. Ставрополѣ для разсмотрѣнія вопроса о сооруженіи желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ предѣлахъ Ставропольской губерніи состоялось соединенное собраніе уполномоченныхъ городской Думы и селеній Ставропольской губ.

Разсмотрѣвъ проектъ тѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, — выстроить которыя предполагаетъ Правленіе Об-ва Владикавказской жел. дор. съ цѣлью обслуживать Ставропольскую губ., — соединенное собраніе, въ засѣданіи 11-го Января 1909 года, единогласно высказалось въ томъ смыслѣ, что означенные проекты Правленія Об-ва Владикавказской жел. дор. не отвѣчаютъ экономическимъ интересамъ губерніи.

Руководствуясь такимъ соображеніемъ и принимая во вниманіе дѣйствительныя нужды края, — соединенное собраніе въ томъ же засѣданіи постановило: а) „принять окончательно направленіе проектируемой желѣзной дороги отъ Армавира черезъ Ставрополь-Петровское-Винодѣльное-Дивное, съ вѣткой на сел. Рагули, если по экономическимъ и техническимъ условіямъ это окажется возможнымъ. Отъ указанной магистрали устроить вѣтви черезъ с. Благодарное, по р. Буйволѣ, къ г. „Святой Крестъ“ и „Прасковей“; б) „признать желательнымъ передачу постройки намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ линій по Ставропольской губерніи Обществу Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги“.

Вслѣдъ за симъ 24-го Октября 1909 года значительная группа акціонеровъ Общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги, принадлежащихъ къ числу мѣстныхъ жителей, обратилась въ Правленіе съ заявленіемъ о необходимости сооруженія питательныхъ вѣтвей къ Армавиръ-Туапсинской желѣзной дорогѣ для развитія предпріятія въ цѣляхъ поднятія доходности линіи и покрытія того дефицита, который былъ предусмотрѣнъ Комиссіей о новыхъ дорогахъ при разсмотрѣніи постройки Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги.

Идя на встрѣчу высказаннымъ пожеланіямъ и тщательно изучивъ раіоны, тяготящіе ко вновь сооруженному порту въ Туапсе, Правленіе пришло къ заключенію о необходимости выступить съ ходатайствомъ о сооруженіи и эксплуатаціи желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ



тируемыхъ путей, направленіе это вполнѣ соотвѣтствуетъ тѣмъ пожеланіямъ, которыя были высказаны уполномоченными Ставропольской Городской Думы и селеній Ставропольской губерніи. Имѣются лишь два измѣненія: 1) проектъ дополненъ питательной вѣткой къ Армавирь-Туапсинской жел. дорогѣ „Курганная—Лабинская“, протяженіемъ въ 32 версты, значеніе которой обслужить два богатѣйшихъ и плодороднѣйшихъ отдѣла Кубанской области—Майкопскій и Лабинскій и 2) вопросъ о соединеніи сел. Рагули съ желѣзнодорожной линіей оставленъ открытымъ, впредь до производства изысканій въ названномъ направленіи.

---



## I.

### Подъездные пути: Армавиръ—Св. Крестъ и Петровское— Дивное.

#### I. Общія соображенія.

Приступая къ оцѣнкѣ проектируемыхъ путей въ смыслѣ ихъ общегосударственнаго значенія, необходимо выяснить ту роль, которую играетъ Ставропольская губернія въ экономической жизни страны, что она даетъ ежегодно и что она получила до настоящаго времени для удовлетворенія своихъ самыхъ существеннѣйшихъ потребностей.

Первенствующее значеніе хлѣба въ нашемъ балансѣ по внѣшней торговлѣ, являющейся показателемъ производительныхъ силъ страны и степени ея экономического развитія, настолько общеизвѣстный фактъ, что не требуетъ доказательствъ: достаточно будетъ упомянуть, что цѣнность вывезеннаго за границу хлѣба составляла

въ 1905 году около	52 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	отъ цѣнности всего вывоза
„ 1906 „ „	45 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „
„ 1907 „ „	46 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	„ „ „ „

По участию въ торговыхъ оборотахъ хлѣбомъ Ставропольская губернія, безспорно, занимаетъ одно изъ самыхъ видныхъ мѣстъ. Количество свободныхъ остатковъ хлѣба, выбрасываемаго ежегодно на рынокъ губерніей, не смотря на то, что послѣдніе годы были далеко не урожайные, составляло въ среднемъ за трехлѣтіе 1906—1908 гг. по даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, свыше 23 мил. пудовъ, не считая того, что производится въ Большедербетовскомъ уездѣ и Ачикулакскомъ и Тухменскомъ приставахъ. Въ урожайные же годы цифра эта подымалась до 35—40 милліоновъ пудовъ въ годъ и даже выше. Весь этотъ избытокъ хлѣба въ виду сравнительной близости такихъ главнѣйшихъ нашихъ портовъ по вывозу хлѣба, какъ Ростовъ и Новороссійскъ, идетъ въ подавляющемъ процентѣ на вывозъ. Изъ всего количества хлѣба, отправляемаго Ростовомъ и Новороссійскомъ въ 1906 и 1907 гг. за границу, на долю хлѣба, поступившаго изъ Ставропольской губерніи приходилось

Отправлено		Въ томъ числѣ хлѣба изъ Ставропольской губерніи около	
Новороссійскомъ въ 1906 г.	36.113.658 пуд.	12 мил. пуд.	или 33 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ „ 1907 „	41.211.515 „	11 мил. пуд.	или 26 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
Ростовомъ „ 1906 „	46.271.031 „	4.5 мил. пуд.	или 9 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ „ 1907 „	48.753.246 „	4.2 мил. пуд.	или 8 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>



Изъ приведенныхъ цифръ усматривается громадное значеніе Ставропольской губерніи въ отпускной торговлѣ хлѣбомъ Новороссійска, являющагося послѣ Одессы, Николаева и Ростова,—однимъ изъ самыхъ крупныхъ центровъ торговли хлѣбомъ, но и эти цифры, вѣроятно, много ниже дѣйствительныхъ, такъ какъ выяснитъ происхожденіе хлѣба, идущаго на Новороссійскъ и Ростовъ со станцій: Незлобная, Курсавка, Нагутская, Армавиръ, Кавказская и др., иногда не представляется возможнымъ, между тѣмъ хлѣбъ, идущій съ этихъ станцій въ значительномъ количествѣ, поступаетъ изъ Ставропольской губерніи.

Помимо столь крупнаго участія въ отпускной торговлѣ хлѣбомъ, Ставропольская губернія является однимъ изъ самыхъ главныхъ поставщиковъ мѣстностей сѣвернаго Кавказа, нуждающихся въ привозномъ хлѣбѣ, при чемъ отправки въ этомъ направленіи за послѣднее трехлѣтіе возросли почти на 400%.

При такомъ значеніи губерніи обезпеченность ея въ желѣзнодорожномъ сообщеніи представляется въ болѣе, чѣмъ печальномъ видѣ. На громадную территорію губерніи въ 53.000 кв. вер. приходится всего около 180 вер. желѣзнодорожныхъ путей, изъ которыхъ около 158 верстъ, прошли самымъ краемъ губерніи, едва задѣвъ ее. Нечего и говорить,—насколько неблагоприятно отзывается это обстоятельство на экономическомъ благосостояніи населенія, переплачивающаго ежегодно колоссальныя суммы какъ по доставкѣ продуктовъ земледѣльческаго хозяйства, такъ и продуктовъ своего потребленія, какъ-то: мануфактуры, бакалеи, желѣза, земледѣльческихъ орудій и пр. грузовъ.

Отдаленность отъ желѣзныхъ дорогъ столь крупныхъ мѣстныхъ центровъ, какъ Петровскъ, Винодѣльное, Благодарное, Прасковья и т. д. создала столь значительное число посредниковъ между продавцами и покупателями, что переплату населенія по продуктамъ потребленія и убытки отъ низкихъ цѣнъ за продукты своего производства, вмѣстѣ съ непроизводительными затратами на гужевоѣ подвозъ, надо исчислять въ милліоны рублей ежегодно.

Кромѣ огромныхъ потерь отъ оплаты дорогого гужевого подвоза, населеніе испытываетъ и крайнія неудобства отъ отсутствія дорогъ; во время весеннихъ распутицъ нѣкоторыя населенія иногда цѣлыми мѣсяцами остаются отрѣзанными отъ желѣзнодорожныхъ станцій и цѣны на продукты первой необходимости возрастаютъ до чрезвычайныхъ размѣровъ, а при отсутствіи запасовъ снабженіе населенія этими продуктами, случается, и вовсе прекращается до полученія новыхъ запасовъ.

Помимо всего изложеннаго отсутствіе желѣзнодорожнаго сообщенія положило непреодолимую преграду развитію фабрично-заводской промышленности. Ставропольская губернія въ центральныхъ ея частяхъ совершенно лишена всякой растительности и отсутствіе топлива отзывается неблагоприятно на развитіи даже такихъ сравнительно незначи-



тельныхъ предприятий, существующихъ въ районѣ проектируемой дороги, какъ паровыя мельницы, кирпичные заводы и т. д., которыя съ большимъ трудомъ обезпечиваютъ себя топливомъ. На почвѣ отсутствія желѣзнодорожныхъ сообщеній получаются такія ненормальныя явленія, что соль, имѣющаяся въ изобиліи повсемѣстно въ сѣверной части губерніи, въ предѣлахъ Маныча, ввозится на Ставропольскую вѣтвь изъ Ростова (со станціи Зарѣчной), тогда какъ при сооруженіи желѣзной дороги продуктъ этотъ могъ бы составить довольно крупную отрасль вывоза.

## 2. Характеръ мѣстности и продольный профиль.

Мѣстность, по которой проектируются вѣтви, гористая, съ большимъ количествомъ глубокихъ и длинныхъ балокъ и овраговъ. Наибольшія трудности для устройства полотна встрѣчаются отъ ст. Армавиръ до ст. Михайловки. На этомъ протяженіи линія пересѣкаетъ 105 саж. мостомъ рѣку Кубань, рѣчки Горькую, Черную, Сингелѣевку и Егорлыкъ. Далѣе проходитъ вдоль озера „Соленое Рыбное“ или „Сингелѣевское“ и, подходя къ ст. Югансдорфъ, нѣсколько разъ пересѣкаетъ рѣчку Татарку.

Почти всѣ пересѣченныя рѣки, кромѣ Кубани, линія переходитъ трубами.

Отъ Югансдорфъ до Михайловки линія опять переходитъ съ одного водораздѣла на другой, пересѣкая рѣчки: Татарку, Медвыдку, Вербовку и Русскую, также трубами.

Отъ Михайловки до раз. Сарыцинскаго линія проходитъ по водораздѣлу рѣчекъ Грачевки и Челы небольшими работами и незначительными искусственными сооружениями.

Отъ раз. Сарыцинскаго, послѣ пересѣченія рѣки Дубовки мостомъ отв. 20 саж., до ст. Петровское линія проходитъ вдоль лѣваго берега рѣки Грачевки, поворачиваетъ отъ впаденія Грачевки въ Колаусъ влѣво и идетъ вдоль лѣваго берега рѣки Колаусъ. На этомъ протяженіи линія пересѣкаетъ нѣсколько небольшихъ овраговъ и проходитъ сравнительно небольшими работами.

Станція Петровское намѣчается узловой станціей двухъ направлений: Петровское-Дивное и Петровское—Св. Крестъ, какъ самый населенный пунктъ этого района; для узловой станціи имѣются здѣсь требуемой величины площадь и вода въ изобиліи по всѣмъ прилегающимъ балкамъ, расположеннымъ съ противоположной стороны, т. е. съ правой стороны Колауса.

Отъ Петровскаго къ Св. Кресту линія проходитъ сначала вдоль лѣваго берега Колауса, внизъ по его теченію, что сдѣлано для развитія линіи, на протяж. 4 верстъ пересѣкаетъ Колаусъ 35 саж. мостомъ и, перейдя на правую его сторону, поворачиваетъ противъ его теченія и поднимается на перевалъ водораздѣльнаго хребта бассейновъ Колауса и Мокрой Буйволы до раз. Сухая Буйвола на 212 вер.



Отъ разъѣзда „Сухая Буйвола“ линія спускается довольно большими работами на протяженіи 12 верстѣ по косоугру вдоль балки „Рогатой“, огибаетъ Пигушкину гору и далѣе небольшими работами, главнымъ образомъ насыпями, спускается сначала по лѣвому, а потомъ по правому берегу рѣки Мокрой Буйволы. вплоть до ст. Св. Крестъ, оставляя справа на 245 верстѣ въ разстояніи 200 саж.—село Благодарное, пересѣкая 25 саж. мостомъ рѣку Мокрую Буйволу между селами Бурлацкимъ и Спасскимъ; проходитъ 283 верстой на разстояніи 150 саж. съ правой стороны село Сотниковское и заканчивается на 312 верстѣ отъ Армавира станціей Св. Крестъ съ сѣверной стороны заштатнаго города Св. Крестъ.

Отъ Петровскаго до Дербетовскаго линія проходитъ по слегка воднистой мѣстности, все время вдоль лѣваго берега рѣки Колауса, пересѣкая при этомъ нѣсколько значительныхъ балокъ: Киндерле, Эгенъ, Болчанъ, Кубурлу, Чумреки и др.

Село Предтеча остается въ разстояніи одной версты съ лѣвой стороны 30—34 вер. линіи, а на 40 верстѣ отъ Петровскаго линія проходитъ черезъ село Винодѣльное, пересѣкая его въ части ближайшей къ рѣкѣ Колаусу.

Такое направленіе назначено вслѣдствіе желанія сократить длину общей линіи при обходѣ села съ западной стороны почти на 5 верстѣ, уменьшить работы, а также по просьбѣ Винодѣлинскаго сельскаго общества.

Къ селу Дербетовскому линія подходитъ съ сѣверной стороны на разстояніи 200 саж., а отъ села Дербетовскаго, т. е. на 55 верстѣ, до села Дивнаго линія пролегаетъ почти по ровной мѣстности и подходитъ къ селу Дивному съ южной стороны на разстояніи одной версты.

Выборъ станцій Дивное и Св. Крестъ даетъ полную возможность въ будущемъ продолжать эти линіи. Мѣстность, по которой пролегаетъ линія, сухая, безъ топей и болотъ; лѣсъ почти по всей длинѣ ея отсутствуетъ.

Питательныя вѣтви Армавиръ-Петровское-Св. Крестъ и Петровское-Дивное проектируются начиная отъ Армавира до 102 версты въ предѣлахъ Лабинскаго Отдѣла Кубанской Области, а отъ 102 версты до Св. Креста и до Дивнаго въ предѣлахъ Ставропольской губерніи, уѣздовъ Ставропольскаго, Благодаринскаго и Ачикулакскаго приставства. Общее протяженіе вѣтвей, включая вѣтку къ ст. Палагіада Владикавказской желѣзной дороги, опредѣлилось въ 389 верстѣ: изъ нихъ линія Армавиръ-Петровское-Св. Крестъ 312 верстѣ, Петровское-Дивное 77 верстѣ.

Наименьшій радіусъ закругленій принять въ 300 саж., кромѣ нѣкоторыхъ горныхъ частей линіи Армавиръ—Петровское—Св. Крестъ, въ которыхъ радіусъ закругленій уменьшенъ до 150 саж. Линіи проектируются въ предположеніи преобладающаго движенія грузовъ, преимущественно хлѣбныхъ, по направленію отъ Св. Креста и Дивнаго



къ Армавиру, почему по этому направленію какъ на прямыхъ частяхъ линій, такъ и на закругленіяхъ радіусомъ не менѣе 300 саж., предѣльный подъемъ не превосходитъ 0,008.

Въ направленіи же обратномъ движенію хлѣбныхъ грузовъ для уменьшенія работъ и длины линій—допущены на прямыхъ частяхъ въ горныхъ мѣстностяхъ уклоны до 0,012.

Начиная отъ отмѣтки ст. Армавиръ, Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги на 93,61 саж. линія на 4-й верстѣ проходитъ подъ полотномъ Владикавказской желѣзной дороги, пересѣкая на 9-й верстѣ рѣку Кубань на отмѣткѣ 75,30 саж., достигаетъ на 35—36 верстѣ между разъѣздомъ Горькимъ и ст. Горькорѣченской отмѣтки 156,40, опускается на 63-й верстѣ у Сенгилѣвской до 105,50 саж., опять повышается, проходитъ на 102-й верстѣ подъ полотномъ вблизи ст. Палагіады Владикавказской желѣзной дороги, достигая при этомъ наивысшей отмѣтки 225,00 у ст. Михайловки на 103-й верстѣ и опускается на отмѣтку 57,90 у ст. „Петровское село“ на 183-й верстѣ.

Отъ ст. „Петровское село“ линія опять поднимается до отмѣтки 163,40 саж. (220 вер.) у разъѣзда Рогатая Балка и потомъ спускается до ст. Св. Крестъ, расположенный на отмѣткѣ 53,70 саж.

Профиль линіи Петровское—Дивное болѣе спокойный. Начиная отъ оси ст. Петровское на отмѣткѣ 57,90, незначительно повышаясь и понижаясь, кончается 75-й верстой у села Дивнаго на отмѣткѣ 47,80. На пересѣченіяхъ линіи Владикавказской желѣзной дороги предположено сооруженіе путепроводовъ, причемъ части предполагаемыхъ вѣтвей проектируется располагать въ выемкахъ.

### 3. Грузы по отправленію.

Раіонъ, пересѣкаемый проектируемой желѣзной дорогой, исключительно земледѣльческій, такъ какъ существующія въ Ставропольской губерніи фабрично-заводскія предпріятія крайне малочисленны и не имѣютъ существеннаго значенія въ экономической жизни губерніи; что же касается до кустарныхъ промысловъ, то они совершенно отсутствуютъ и всѣ жизненные интересы населенія вращаются главнымъ образомъ около земледѣлія. Почва губерніи черноземная (иногда съ богатымъ—свыше 10% содержаніемъ перегноя) въ перемежку съ супсчаникомъ и суглинкомъ; исключеніемъ являются только сѣверо-восточныя части губерніи, занятыя кочующими инородцами и въ земледѣльческомъ отношеніи не представляющія никакого значенія. Значительная часть земель принадлежитъ сельскимъ обществамъ, во владѣніи которыхъ изъ 3.314.329 десят. удобной земли по свѣдѣніямъ, относящимся къ 1907 году, находилось 2.706.304 десятины, т. е. свыше 81%.

Первенствующее мѣсто между зерновыми хлѣбами по количеству сбора принадлежитъ пшеницѣ.

Ставропольская пшеница отличается высокими достоинствами и принадлежитъ къ разряду твердыхъ сортовъ, съ содержаніемъ сухой клейковины отъ 15—16% и близко подходитъ по своимъ качествамъ



## 8. Заключение.

Увеличение доходности собственно Туапсинской дороги, въ зависимости отъ сооруженія предположенныхъ подъездныхъ путей, представится въ слѣдующихъ цифрахъ.

	Тысячи пудовъ.	Про- бѣгъ вер.	Тысячи пуд. версть.	Ставка.	Выручка.	Дополни- тельные сборы.	Расходы эксплоатаци въ 1/125 к.	Чистая выручка.
Хлѣбъ на Туапсе. . . . .	6.500	223	1.449.500	$\frac{1}{40}$	362.375	35.750	115.960	282.165
Овесъ на Туапсе. . . . .	1.000	223	223.000	$\frac{1}{40}$	55 750	5.500	17.840	43.410
Крупн. рог. скоть . . . . .	6.000	223	1.338.000	1 к. со шт. вер.	13.380	600	2.676	11.304
Прочіе грузы по прибытію	500	223	111.500	$\frac{1}{36}$	30.972	2.750	8.920	24.802
Лѣстные строительные матеріалы . . . . .	2.000	200	400.000	$\frac{1}{48}$	83.333	4.000	32.000	55.333
Дрова . . . . .	3.000	200	600.000	$\frac{1}{96}$	62.500	3.000	48.000	17.500
Земледѣльческія орудія .	200	223	44.600	$\frac{1}{33}$	13.515	1.300	3.568	11.247
Прочіе грузы по отпра- вленію . . . . .	600	223	133.800	$\frac{1}{32}$	41.813	3.900	10.704	35.009
Итого . . . . .	13.800	215	2.962.400	$\frac{1}{45}$	663.638	56.800	239.668	480.770



## II.

### Подъездной путь Курганная — Лабинская.

Въ районъ подъездного пути Курганная—Лабинская входятъ нижеслѣдующія населенныя мѣстности:

#### Лабинскаго отдѣла:

1. Михайловская	ст. . .	14.200 жит.	31.286 дес.
2. Курганская	" . .	12.666 "	21.775 "
3. Константиновская	" . .	9.239 "	20.605 "
4. Родниковская	" . .	9.379 "	21.091 "
5. Чамлыкская	" . .	9.624 "	20.076 "
6. Лабинская	" . .	29.566 "	22.816 "
7. Владимірская	" . .	12.695 "	20.477 "
8. Вознесенская	" . .	14.670 "	32.965 "
		112.039 жит.	191.091 дес.

#### Майнопскаго отдѣла:

9. Дунковская	ст. . .	9.000 жит.	12.926 дес.
10. Сергіевская слоб.	. . . .	3.500 "	1.370 "
11. Унароково селен.	. . . .	4.270 "	3.570 "
12. Ярославская ст.	. . . .	11.806 "	16.121 "
13. Костромская	" . . . .	8.757 "	20.881 "
		37.333 жит.	54.868 дес.
		149.372 жит.	245.959 дес.

Если принять во вниманіе, что число жителей во всемъ Лабинскомъ Отдѣлѣ составляетъ 387.804 чел., то станетъ вполнѣ очевиднымъ, что въ районъ подъездного пути входятъ наиболѣе оживленныя и торговыя пункты не только Лабинскаго отдѣла, но и всей Кубанской области.

Земледѣльческое хозяйство составляетъ главный источникъ благосостоянія мѣстнаго населенія во всѣхъ перечисленныхъ станціяхъ.

Центромъ экономической жизни района является станица Лабинская;—ввозъ различныхъ грузовъ въ эту станицу составляетъ около 1.500.000 пуд.; вывозъ—около 2.000.000 пуд.



Большинство грузовъ, которые поступаютъ изъ района Лабинской вѣтви на Туапсинскую дорогу и обратно съ Туапсинской дороги на вѣтвь,—не являются новыми для дороги, а потому перевозка ихъ по магистрали и не принята въ настоящее время къ учету. Для опредѣленія доходности предпріятія принято во вниманіе лишь то обстоятельство, что всѣ эти грузы совершаютъ новый пробѣгъ по вѣтви, протяженіемъ въ 32 версты.

Это увеличеніе пробѣга дастъ валовую сумму выручки въ размѣрѣ 206.616 р: (см. прилож. № 2).

Кромѣ того совершенно новыми грузами явятся хлѣбные грузы изъ юго-восточнаго угла Лабинскаго отдѣла, для коихъ проектируемая вѣтвь создаетъ ближайшій, по сравненію съ Владикавказскою дорогою, выходъ на Туапсинскую дорогу.

Количество этихъ новыхъ хлѣбныхъ грузовъ и чистая выручка отъ ихъ перевозки приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Тысяча пудовъ.	Пробѣгъ. верстъ.	Тысячи пудовъ верстъ.	Ставка.	Выручка.	Дополни- тельные сборы.	Расходы эк- сплоатаціи въ $\frac{1}{125}$	Чистая выручка
Хлѣбъ на Туапсе . . . .	650	180	117.000	$\frac{1}{26}$	45.000	3.575	9.360	39.21
„ на Армавиръ. . .	250	42	10.500	$\frac{1}{40}$	2.625	1.375	840	3.16

Итого . . . увеличеніе доходности Армавиръ-Туапсинской линіи Руб. . . 42.37



