

М. П. С.

АЛЕКСАНДРОВСКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

ПРОГРЕСО
1900 г.

БИБЛИОТЕКА
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

385.1:656.4:625

Дорожно 1992 г.

ДЕПОЗИТНОЕ
ХРАНИЛИЩЕ

ПРОЕКТЪ

сооруженія подъездного желѣзнодорожнаго пути отъ
станціи Дорогобужь до станціи Дорогобужь-Городь

ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
В. С. Н. Х. У.
74171

ЧАСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ.

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin

Д 69

385(01)

385/001
А-46

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ вѣдомостямъ о предполагаемой доходности эксплуатаціи подъѣздного пути отъ ст. Дорогобужъ до гор. Дорогобужа.

Для опредѣленія суммъ за провозъ cadaго изъ поименованныхъ въ вѣдомости грузовъ было принято во вниманіе: по отправленію—станціи назначенія при перевозкѣ грузовъ въ 1910-1912 г. со ст. Дорогобужъ Алекс. ж. д. по прибытію—станціи отправленія, съ коихъ прибывали за то же трехлѣтіе грузы на ст. Дорогобужъ.

Такъ на примѣръ: лѣсной матеріалъ I категоріи со ст. Дорогобужъ отправлялся на Ригу-Орловскую дорогу въ Ригу, Мюльграбенъ, Торенсбергъ, Красную Двину, т. е. только по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ на протяженіи, въ среднемъ 800 вер., затѣмъ на Юго-Западные дороги въ Одессу, Рыбницу, Могилевъ Подольскій; Юго-Восточныя въ Касторную, Воронежъ, Екатерининскую; Гришино, Авдѣевку и др.; Южныя въ Геничеськъ, Симферополь, Севастополь. При такомъ слѣдованіи грузовъ въ общее протяженіе до 1000 вер. въ нѣкоторыхъ направленіяхъ участвовала въ перевозкѣ М.-К.-Воронежская дорога разстояніемъ до 300 вер., поэтому къ учету и принято разстояніе для казенныхъ 700 вер. и частныхъ 300 верстъ. II категоріи: отправленіе было въ Сосновицы Прив., Харьковъ Южн.; Либаву Л. Ром., Миллерово Ю.-Вост. и другія дороги—всего на разстояніи до 1000 вер., но такъ какъ въ нѣкоторыхъ направленіяхъ участвовали въ перевозкѣ и частныя дороги протяженіемъ отъ 150 до 300 верстъ, то къ учету принято разстояніе въ 750 вер. по казеннымъ и 250 вер. по частнымъ дорогамъ. III категоріи грузы—преимущественно кругляки, дрючки, стойки рудничныя. Почти половина всего количества отправлялась въ Скальмержицы для слѣдованія на заграничныя дороги, потомъ въ Либаву Л.-Ром., въ Москву Ал., въ среднемъ разстояніе до 1000 в. для казенныхъ жел. дорогъ, каковое и принято къ учету; другая половина слѣдовала на Екатерининскую, Южныя М.-К.-Воронежскую дороги въ разныхъ направленіяхъ. Въ этихъ послѣднихъ перевозкахъ, вмѣстѣ съ казенными, участвовали и частныя дороги протяженіемъ до 200 вер. Поэтому, при среднемъ протяженіи на означенныя дороги въ 1000 вер., выдѣлено протяженіе въ 200 вер. для частныхъ дорогъ.

Дрова почти полностью поставляются въ Москву, а потому для нихъ и опредѣлено разстояніе до Москвы— $21+297=318$ верстъ.

Для $\frac{1}{3}$ всего количества льна, пеньки и пакли станціями назначенія является Виндава—разстояніе 850 в. и для $\frac{2}{3}$ станціи: Рига, Ржевъ и заграничныя дороги съ среднимъ протяженіемъ 900 вер.

Сѣмя льняное отправлялось въ Смоленскъ и Вязьму, среднее разстояніе для этихъ перевозокъ является въ 110 вер., что и принято къ учету.

Для мяса принято къ учету разстояніе до ст. Вязьма $21+69=90$ вер., куда поставляется скотъ гуртомъ.

Перевозка спирта, поставляемаго въ казенный винный складъ г. Дорогобужа, только и можетъ быть по вѣтви.

Для „прочихъ грузовъ“ взято разстояніе въ 321 вер. всего протяженія перевозки. Самыми отдаленными пунктами назначенія являлись: Петербургъ, Москва—и ближайшими: Сычевка, Красное, Вязьма и Смоленскъ.

Для угля древеснаго принято разстояніе до Москвы, куда этотъ грузъ и поставлялся преимущественно въ 1910-1912 гг.

По прибытію. Для хлѣбныхъ грузовъ принято къ учету 721 вер., изъ коихъ 521 вер. по казеннымъ и 200 вер. по

частнымъ дорогамъ. Разстояніе это опредѣлено отъ пунктовъ отправленія, которыми, приблизительно, являлись: ст. Студеный М.-К.-Вор. д., Павлоградъ и Барвенково, Южн. ж. д. и друг.

Соль преимущественно прибывала со ст. Деконская, Южн. ж. д.—1164 вер. и нѣсколько ближе расположенныхъ станцій: Ступки и Соляные заводы, при участіи въ перевозкѣ частныхъ дорогъ протяженіемъ 200-201 вер., а потому и принято къ учету разстояніе въ 1121 вер.

Керосинъ прибывалъ почти полностью со станцій: Улешовская пристань и Нефтяная Р.-Ур. ж. д. черезъ Вязьму, Павелецъ. По этому направленію и принято къ учету 457 вер. по казеннымъ ж. д. и 567 по частнымъ.

Желѣзо. Пунктами отправленія являлись станціи Вязовая, Сам.-Злат.—исключительно по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ на протяженіи 1946 вер., Тритузная и Юзово Екатерининской—до 1000 вер. съ участіемъ частной М.-К.-Воронежской; Тула М.-Курской—только по казеннымъ. Общее протяженіе около 780 вер. по казеннымъ и 300 в. по частнымъ дорогамъ.

Пунктами отправленія картофеля являются станціи: Куркино, Птань, Куликово поле, Р.-Уральской ж. д. черезъ Вязьму; среднее разстояніе отъ Дорогобужа около 300 в. по казеннымъ и 200 вер. по частнымъ дорогамъ.

Сахаръ. Пункты отправленія: Корюковка Л.-Ром., Хуторъ-Михайловскій, Путивль М.-К.-Ворон., Сумы Южн., Смоленскъ Алекс. и друг. Среднее разстояніе отъ означенныхъ станцій составитъ 481 вер. по казеннымъ дорогамъ и 100 вер. по частнымъ.

Сельди. Большее количество этого груза прибывало изъ Либавы (разстояніе 847 вер.); затѣмъ изъ Смоленска (разстояніе 97 вер.), а меньшее изъ Риги и Вержболова. Среднее протяженіе изъ общей перевозкѣ не превыситъ 500 вер., каковое разстояніе и принято къ учету.

Прочіе грузы. Къ числу прочихъ грузовъ относятся: чай, мануфактура, галантерейный товаръ, пиво, стеклянная посуда, мѣлъ, известь, гипсъ, цементъ, масло сѣменное и другіе. Грузы эти прибываютъ преимущественно изъ Москвы, Смоленска, Варшавы, Вязьмы. Среднее разстояніе составитъ около 300 в., каковое и принято къ учету.

Отсутствіе какихъ либо данныхъ объ измѣненіи пунктовъ назначенія по отправленію и пунктовъ отправленія по прибытію заставило остановиться только на тѣхъ, которые являлись въ теченіе 1910-1912 г. преимущественными въ отношеніи количества пудовъ получаемого или отправляемого груза. Но, во всякомъ случаѣ, проведеніе вѣтви измѣнитъ упомянутые пункты не только по отношенію лѣсного груза, но и въ отношеніи другихъ грузовъ, какъ напримѣръ: льняныхъ и потребительскихъ.

Изъ статистики о перевозкѣ льняныхъ грузовъ усматривается, что главнымъ рынкомъ для сбыта этого груза являются станціи заграничныхъ дорогъ: Кенигсбергъ, Либау, Бреславль и друг. и русской сѣти: Виндава, Рига, а потому слѣдуетъ ожидать, что проведеніе вѣтви измѣнитъ торговлю и исключительными рынками явятся только указанные пункты, что увеличитъ протяженіе перевозки и отъ этого повысится и доходность въ пользу казенныхъ дорогъ. Такое положеніе создастся и въ отношеніи потребительскихъ грузовъ, получаемыхъ въ настоящее время частью изъ Смоленска и Вязьмы, а не изъ мѣстъ ихъ производства или добыванія, откуда поступаетъ въ тотъ же Дорогобужъ большая часть этихъ грузовъ. Такое тяготѣніе къ ближайшимъ рынкамъ находится въ связи съ временемъ получения грузовъ и именно, когда дороги начинаютъ портиться и полученіе грузовъ изъ болѣе отдаленнаго пункта можетъ совпасть съ тѣмъ моментомъ, когда дороги плохи и доставка до гор. Дорогобужа обходится отъ 10 до 15 коп. и дороже съ пуда.

Что же касается лѣсныхъ грузовъ, то возможно, что главнымъ рынкомъ для сбыта грузовъ I и II категоріи явится Москва, куда поступаетъ до 4 милл. пудовъ такого груза съ другихъ дорогъ и часть со станціи Александровской ж. д. Такое измѣненіе въ расположеніи рынковъ можетъ только увеличить доходность.

ФИНАНСОВОЙ ПОДСЧЕТЪ ДОХОДНОСТИ ДОРОГОбУЖСКОЙ ВѢТВИ.

Доходность отъ Дорогобужской вѣтви раздѣляется на три части, а именно:

а) на доходность отъ всякихъ перевозокъ грузовъ и пассажировъ исключительно по вѣтви.

б) на доходность отъ перевозокъ по магистрали новыхъ грузовъ, которые поступятъ благодаря открытію вѣтви и

в) на доходность отъ дополнительныхъ сборовъ исчисленныхъ за количество пудовъ, ожидаемыхъ къ поступленію на вѣтвь.

Для опредѣленія доходности отъ пассажирскаго движенія приходится руководствоваться среднимъ за трехлѣтіе 1910-1912 г. оборотомъ пассажировъ по ст. Дорогобужъ, предполагая, что 50% пассажировъ прослѣдуетъ по вѣтви по третьему классу. Такимъ же путемъ слѣдуетъ опредѣлять количество багажа и товаровъ пассажирской скорости.

Судя по экономическому состоянію района нужно предположить, что всего груза пройдетъ по вѣтви 4964200 пудовъ, изъ коихъ 3.242.000 пуд. явятся новыми грузами и прослѣдуютъ по магистрали при среднемъ разстояніи, опредѣленномъ для каждаго наименованія груза, прослѣдовавшаго въ 1912 г. до и со станціи Дорогобужъ.

Подсчитывая стоимость перевозки ихъ по соотвѣтствующимъ тарифамъ, получимъ доходъ:

а) отъ перевозки исключительно по вѣтви,

б) отъ перевозокъ по магистрали въ пользу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и

в) дополнительные сборы.

Такимъ образомъ всего отъ перевозокъ грузовъ по вѣтви и магистрали получится доходъ въ суммѣ 211.357 р. 68 коп.

Прибавивъ къ этому по пассажирскому движенію 5860 руб. получимъ всего 217.217 руб. 68 коп.

Считая расходъ, какъ по вѣтви, такъ и магистрали 129.143 руб. 87 коп., получимъ общій доходъ въ суммѣ 88.073 руб. 81 коп. въ пользу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Эксплоатаціонные расходы опредѣлены по нормѣ, предложенной Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ размѣрѣ 1/125 коп. съ пуда и версты.

Если къ этимъ расходамъ прибавить проценты на затраченный капиталъ на постройку вѣтви, считая по 5% съ ^{358.000}~~340.000~~ руб. — ^{17.400}~~17.000~~ руб. и на погашеніе капитала 2% — ^{6.800}~~6.800~~ руб., всего ^{24.200}~~23.800~~ руб. и расходы по эксплуатаціи подъѣздного пути, не зависящіе отъ движенія поѣздовъ, принимая на основаніи опытныхъ данныхъ сооруженія подобныхъ путей въ Россіи, около 2.000 руб. съ каждой версты пути на 21 версту — 42.000 руб., то получимъ дополнительнаго расхода, вызваннаго постройкой вѣтви ^{57.800}~~65.800~~ руб., отсчитавъ эту сумму отъ опредѣлившагося въ 88.073 руб. 81 коп. дохода въ пользу казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, получимъ чистой прибыли ^{21.013}~~22.273~~ р. 81 к. кромѣ той прибыли, которая можетъ поступить еще и въ пользу частныхъ дорогъ.

Если бы даже этотъ остатокъ въ суммѣ ^{21.013}~~22.273~~ р. 81 коп. въ дѣйствительности и не получился, иными словами, если бы доходы лишь покрывали всѣ расходы, казалось бы все же сооруженіе этой вѣтви для казны представляется выгоднымъ, тѣмъ болѣе, что на первое время поперстныя расходы, не зависящіе отъ движенія, врядъ ли обойдутся дороже 1500 р. съ версты и такимъ образомъ по эксплуатационнымъ расходамъ по всей вѣтви можно рассчитывать на достиженіе экономіи около 10000 р.

