

Владикавказская жел. дор.

385(01)

В-57

ПРОВЕРено
1960 г.

Проверено 1992 г.



ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Не выдается на дом

ПОДЪЕЗДНОЙ ПУТЬ

Армавиръ-Каладжинская.

На основании экономическихъ данныхъ избрано наивыгоднѣйшее направлениe Армавиръ-Каладжинскаго подъездного пути, которое, соотвѣтствуя направлению гужевой подвозки грузовъ къ станціямъ Главной линіи, вмѣстѣ съ тѣмъ захватываетъ наиболѣе плодородные районы съ крупными торговыми центрами и даетъ наибольшему числу поселеній и хозяйствъ возможность сбыта предметовъ производства съ наибольшей площади земли.

Назначеніе проектируемаго пути.

Проектируемымъ подъезднымъ путемъ предположено соединить станицу Каладжинскую Кубанской Области со станцией Армавиръ главной линіи Владикавказской жел. дороги съ цѣлью дать выходъ грузамъ Лабинскаго района на главную линію Владикавказской жел. дороги, а оттуда въ Новороссійскъ или по направлению на сѣверъ. Къ Лабинскому району тяготѣютъ въ особенности лѣсные грузы, идущіе на сѣверъ.

Направленіе линіи и техническія условія.

Армавиръ-Каладжинскій подъездной путь, начинаясь отъ станціи Армавиръ, идетъ въ юго-западномъ направлении, спускаясь къ р. Лабѣ, затѣмъ, начиная отъ станціи Лабинской, линія запроектирована по долинѣ этой рѣки по правому ея берегу, вверхъ по течению въ направлениe почти южномъ. Линія проходитъ около слѣдующихъ населенныхъ мѣсть: станицъ Урупинской, Чамлыкской, Самохинской, Лабинской, Владимірской, Зассовской, и съ сѣверной стороны подходитъ къ станицѣ Каладжинской. На этомъ протяженіи линія пересекаетъ на 24 верстѣ р. Синюху и на 34 верстѣ р. Чамлыкъ мостами, отверстиемъ по 10 саж. Остальные ручьи и овраги незначительны.

385(01)

В-57



— 2 —

Общая длина дороги	82 вер.
Наибольший уклонъ	0,008
Наименьший радиусъ	300 саж.
Число станцій	2
Число разъездовъ	4
Число водоснабженій	2 двойныхъ

Вода берется изъ р. Лабы.

Путевыхъ построекъ предположено выстроить:

Казармъ	7 штукъ
Полуказармъ	7 ,

Приняты условія проектированія желѣзныхъ дорогъ второстепеннааго значенія примѣнительно къ техническимъ условіямъ Ставропольской вѣтви.

Рельсы предположены стальные, 24-фунтовые, типа Владикавказской жел. дороги.

Особыя условія.

Черезъ р. Лабу, тамъ, гдѣ рельсовый путь идетъ параллельно рѣкѣ, предполагается построить два постоянныхъ моста для проѣзжихъ дорогъ.

Этимъ можетъ быть достигнуто наибольшее обслуживание района.

Въ зависимости отъ такой услуги населенію предполагается, что средняя цѣна за десятину будетъ, противъ Майкопской линіи, понижена на 20%. Въ противномъ случаѣ сумма, включенная на сооруженіе мостовъ, будетъ обращена на отчужденіе земель.

Грузооборотъ.

По приложенной къ сей запискѣ вѣдомости:

Малая скорость:

по направлению отъ Каладжинской . . .	7.500.000 пуд.
" " къ Каладжинской . . .	474.000 "
Большая скорость	147.450 "

Всего . . . 8.121.450 пуд.

Доходъ.

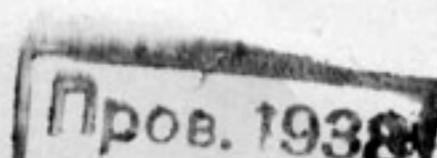
По той же вышеупомянутой вѣдомости:

Малая скорость:

по направлению отъ Каладжинской . . .	95.760 руб.
" " къ Каладжинской . . .	10.431 "
Дополнительные сборы	52.977 "
Большая скорость и пассажиры	66.938 "

Итого . . . 226.106 руб.

Принято окруженно 226.000 руб.



Пробѣгъ поѣздовъ.

При опредѣлениі расхода эксплоатациі руководились принятymъ способомъ раздѣленія расходовъ на независящіе и зависящіе отъ движения. Подсчетъ послѣднихъ требуетъ предварительного опредѣлениія числа поѣздовъ-верстъ. Считая, какъ указано было выше, эксплоатационную длину пути отъ Армавира до Каладжинской 82 версты и принимая для грузовъ малой скорости пробѣги, указанные въ приложенной къ сemu вѣдомости, получится слѣдующій пробѣгъ предположенныхъ грузовъ малой скорости въ тысячахъ пудо-верстъ.

По направлению отъ Каладжинской:

Хлѣбъ зерновой	$6.100 \times 40 = 244.000$
Лѣсной матеріаль	$1.000 \times 40 = 40.000$
Скотъ	$320 \times 40 = 12.800$
Продукты скотоводства и разные грузы	$80 \times 40 = 3.200$
Итого . .	$7.500 \times 40 = 300.000$

По направлению къ Каладжинской:

Мануфактур. галантер. и аптек. тов. .	$50 \times 40 = 2.000$
Желѣзо не вѣ дѣлѣ	$67 \times 40 = 2.680$
Желѣзныя издѣлія	$40 \times 40 = 1.600$
Бакал., гастроном., вина, рыбн. тов. .	$67 \times 40 = 2.680$
Керосинъ	$50 \times 40 = 2.000$
Землед. орудія, соль, сахаръ и разн. товары	$200 \times 40 = 8.000$
Итого . .	$474 \times 40 = 18.960$

т. е. по направлению отъ Каладжинской 300.000.000 пудо-верстъ при среднемъ пробѣгѣ 40 верстъ и въ обратномъ направлениі 18.960.000 пудо-верстъ при среднемъ пробѣгѣ 40 ворстъ.

При необходимости перевезти по направлению Каладжинская-Армавиръ 7.500.000 пудовъ груза, количество вагоновъ по 750 пудовъ будетъ 10.000 (900-пудовые еще не могутъ считаться, по количеству, преобладающими на линіи Владикавказской дор.).

Пассажирское движеніе предполагается производить при помощи 2-хъ паръ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ.

Прицѣпляя къ товаро-пассажирскимъ поѣздамъ примерно по 10 вагоновъ товарныхъ, что составляетъ ежедневно 20 вагоновъ, можно въ теченіе года отправить изъ Каладжинской $20 \times 365 =$ около 7.000 товарныхъ вагоновъ съ грузомъ, такъ что изъ общаго предположеннаго

къ отправкѣ въ теченіе года количества 10.000 вагоновъ, останется еще 3.000 вагоновъ.

Эти послѣдніе съ хлѣбными грузами придется отправить осенью, въ теченіе хлѣбной кампаниі, въ промежутокъ времени около 4 мѣсяцевъ, что составить въ мѣсяцъ $\frac{3.000}{4} = 750$ вагоновъ или въ сутки 25 вагоновъ.

На отправку такого количества вагоновъ потребуется въ сутки одна пара товарныхъ поѣздовъ.

Такимъ образомъ на первое время вполнѣ достаточно предвидѣть въ обращеніи двѣ пары товаро-пассажирскихъ и одну пару товарныхъ (въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ) поѣздовъ въ сутки на протяженіи отъ Каладжинской до Армавира и обратно.

Въ приведенномъ разсчетѣ не приняты во вниманіе грузы по направлению къ Каладжинской по той причинѣ, что, составляя менѣе 7% грузовъ въ преобладающемъ направлениі, они будутъ перевезены вагонами, идущими за грузомъ по направлению къ Каладжинской.

Пробѣгъ поѣздовъ составитъ въ годъ:

$$2 \times 2 \times 82 \times 365 = 119.720 \text{ поѣздо-верстъ.}$$

$$2 \times 1 \times 82 \times 120 = 19.680 \quad , \quad ,$$

$$\text{Всего . . . } 139.400 \text{ поѣздо-верстъ.}$$

Прибавляя 5% на служебныя перевозки, что составить 6.970 поѣздо-верстъ, полное количество поѣздо-верстъ будетъ 146.370 поѣздо-верстъ или кругло 146.500 поѣздо-верстъ.

Паровозы.

При пробѣгѣ паровозовъ главной линіи въ 1906 г. въ 24,4 милл. паровозо-верстъ, пробѣгъ паровозовъ по вѣтви, который, считая 40% на пробѣгъ безъ поѣздовъ, можно принять въ 205.000 поѣздо-верстъ—составить менѣе 1% отъ пробѣга паровозовъ главной линіи.

Вслѣдствіе изложенного пріобрѣтеніе паровозовъ для Армавирь-Каладжинскаго пути не предвидѣно.

Пассажирскіе вагоны.

Для двухъ паръ товаро-пассажирскихъ поѣздовъ предвидѣно три состава съ нѣкоторымъ запасомъ на резервъ и ремонтъ.

Предполагаемое число пассажировъ въ годъ кругло 92.000 человѣкъ.

Среднее число въ поѣздѣ:

$$\frac{92.000}{365 \times 4} = 67 \text{ или кругло 70 человѣкъ.}$$

Изъ нихъ 14 первого и второго классовъ и 56 третьаго класса.

Населенность поѣзда 50—60%.

Составъ поѣзда:

Число мѣстъ:

I—II класса—1 вагонъ 3-осный . . .	20—22
II—III » —1 » 3 » . . .	28—32
III » —2 » 3-осныхъ . . .	80—100
Багажный —1 » 2-осный.	

Всего въ поѣздѣ 4 классныхъ и 1 багажный вагонъ.

Въ двухъ составахъ будетъ по одному вагону III класса съ почтовымъ отдѣленіемъ.

Потребуется вагоновъ:

	Въ поѣздахъ.	Резервъ и ремонтъ.	Всего.
I—II кл. трехъосные . . .	3	2	5
II—III » » . . .	3	2	5
III » » . . .	4	2	6
III » » (съ почт. отд.)	2	2	4
Багажн. двухъосные . . .	3	2	5
<hr/>			
Итого . . .	15	10	25

Товарные вагоны.

Принимая во вниманіе, что и въ настоящее время на главную линію поступаетъ и перевозится по ней значительное количество грузовъ Лабинского и Армавирского районовъ, нельзя не замѣтить, что съ сооруженіемъ вѣтви до Каладжинской прибавится почти одинъ лишь пробѣгъ вагоновъ. Простой же вагоновъ на станціяхъ не измѣнится. Пробѣгъ товарныхъ вагоновъ въ трехъ парахъ поѣздовъ въ теченіе года будетъ никакъ не болѣе 1.689.000 вагоно-верстъ, а именно:

1 пара товарныхъ поѣздовъ по 25 вагоновъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ:

$$2 \times 82 \times 120 \times 25 = 492.000 \text{ вагоно-вер.}$$

2 пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ по 10 вагоновъ:

$$2 \times 2 \times 82 \times 365 \times 10 = 1.197.200 \text{ "}$$

Итого . . 1.689.200 вагоно-вер.

Но и при столь усиленномъ вывозѣ 1,7 милл. вагоно-верстъ составятъ всего $\frac{1}{2} \%$ отъ работы вагоновъ на главной линіи, дошедшей въ 1906 году до 363 миллионовъ вагоно-верстъ товарныхъ.

Вслѣдствіе изложеннаго пріобрѣтеніе товарныхъ вагоновъ для Армавирь-Каладжинскаго пути не предвидѣно.

Расходы эксплоатациі.

На основанії сдѣланныхъ разсчетовъ расходы, зависящіе отъ движенія приняты въ 72 коп. съ поѣздо-версты, а расходы мало или вовсе независящіе отъ движенія, приняты въ 1.285 руб. на версту.

Принимая указанныя нормы, ежегодные расходы по эксплоатациі Армавиръ - Каладжинскаго пути опредѣляются:

Расходы, зависящіе отъ движенія		
146.500 п.-в. по 72 коп.		105.480 р.
Расходы, независящіе или мало зависящіе отъ движенія 82 версты по 1.285 р.		105.370 „
Итого .		210.850 р.
Округленно . .		211.000 р.

Чистый доходъ.

При указанномъ выше предполагаемомъ валовомъ доходѣ кругло		226.000 р.
Чистый доходъ получится		15.000 „

Стоимость сооруженія.

По приложенной къ сему расцѣночной вѣдомости:

Стоимость сооруженія:	На версту:	ВСЕГО:
Безъ рельсовъ и подвижного состава	22.854 р.	1.874.000 р.
Рельсы и подвижной составъ 10.134 „		831.000 „
Всего . . .	32.988 р.	2.705.000 р. дѣйств.

Расходъ эксплоатациі.

При реализаціі 4% облигационнаго капитала по курсу 80 за 100 общая стоимость сооруженія получится около 3.381.000 руб. номинальныхъ

Считая на уплату 1% и погашеніе 4,7% потребуется 159.000 р., такъ что Обществу Владикавказской дороги придется въ первое время ежегодно приплачивать 144.000 руб.

Подъездной путь Армавиръ-Каладжинская
протяженіемъ 82 версты.

Наименование груза.	Количество пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Плата съ пуда коп.	Выручка рублей.
Малая скорость.				
Вывозъ.				
Хлѣбъ зерновой	5.500.000	40	1,26	—
, отъ увеличенія новыхъ запашекъ	600.000	40	1,26	76.860
Лѣсъ	1.000.000	40	1,33	13.300
Скотъ (8.000 головъ)	320.000	40	50 к. съ гол.	4.000
Продукты скотоводства и разные грузы . . .	80.000	40	2 к.	1.600
Итого . . .	7.500.000	—	—	95.760
Ввозъ.				
Мануфактурн., галантер. и аптекар. товары .	50.000	40	4,00	2.000
Желѣзо не въ дѣлѣ	67.000	40	1,67	1.119
Желѣзныя издѣлія	40.000	40	3,33	1.332
Бакалея, гастрономія, вино, рыбн. товары .	67.000	40	4,00	2.680
Керосинъ	50.000	40	1,28	640
Земледѣльч. орудія, соль, сахаръ и разн. .	200.000	40	1,33	2.660
Итого . . .	474.000	—	—	10.431
Дополнительные сборы.				
Нагрузка 7.180 т. п. (не считая нагрузку скота) .	—	—	—	15.796
Выгрузка 474 т. п.	—	—	—	521
Станціонный сборъ	—	—	—	36.660
Итого . . .	—	—	—	52.977
Итого по перевозкамъ малой скорости .				
на версту дороги . . .	—	—	—	159.168
Большая скорость.				
Пассажиры 91.622 человѣка	—	—	—	53.070
Багажъ и грузы по багажнымъ квитанціямъ .	44.396	—	—	3.566
Грузы большої скорости	103.052	—	—	10.302
Итого по перевозкамъ больш. скорости .	147.448	—	—	66.938
на версту дороги . . .	—	—	—	837
Всего по перевозкамъ мал. и больш. скорости .				
на версту дороги . . .	—	—	—	226.106
	—	—	—	2.826

Грузооборотъ Армавиръ-Каладжинскаго подъезднаго пути.

Для опредѣленія грузооборота проектируемой вѣтви, протяженiemъ въ 80 верстъ, взяты данные изъ послѣдней записки Ф. А. Щербина объ экономическомъ положеніи Лабинско-Каладжинскаго района.

ХЛѢБЪ ВЪ ЗЕРНѢ.
Количество 6.100.000 п.
Выручка 76.860 р.

По этой запискѣ Ф. А. Щербина предположено къ перевозкѣ:

- | | |
|--|--------------|
| 1) изъ существующаго сбора | 5.900.000 п. |
| 2) увеличеніе отъ новыхъ распаш. | 692.000 „ |

Итого 6.592.000 п.

При опредѣленіи же вѣроятной перевозки принято:

- | | |
|--|--------------|
| 1) изъ существующаго сбора | 5.500.000 п. |
| 2) увеличеніе отъ новыхъ распаш. | 600.000 „ |

Итого 6.100.000 п.

Направленіе этого хлѣба предположено въ Новороссійскъ.

Для опредѣленія доходности отъ перевозки хлѣба по вѣтви принято слѣдующее:

Средній пробѣгъ предположенъ около половины протяженія вѣтви (40 в.) и изъ платы за протяженіе Армавиръ-Новороссійскъ + 40 верстъ, выдѣлена доля вѣтви за 40 верстъ по пропорціональному разсчету составляющему 1,26 коп. съ пуда.

СКОТЪ.
Количество 320.000 пуд.
(8.000 гол.).
Выручка 4.000 руб.

По запискѣ Ф. А. Щербина предположено къ перевозкѣ 18.473 головы скота, съ живымъ вѣсомъ въ 20 п. на голову.

При опредѣленіи вѣроятной доходности и количества перевозки принято всего лишь 8000 головъ *), но вѣсъ живого груза головы скота, по примѣру скота Майкопскаго района, принять въ 40 пуд. Средній пробѣгъ опредѣленъ въ 40 вер. въ предположеніи, что скотъ будетъ подвозиться съ разныхъ станцій вѣтви.

*) Въ 1906 году общее отправление по Владикавказской ж. д. скота было 65.145 головъ, въ томъ числѣ отправление со Ставропольской вѣтви 7.613 головъ.

Продукты скотоводства и разные грузы.

Количество 80.000 пуд.

Выручка 1.600 руб.

ЛЁСТЬ.

Количество 1.000.000 пуд.

Выручка 13.300 руб.

ГРУЗЫ ВВОЗИМЫЕ.

Количество 474.000 пуд.

Выручка 10.431 руб.

БАГАЖЬ И ГРУЗЫ ПО БАГЖН. КВИТ.

Количество 44.396 пуд.

Выручка 3.566 руб.

БОЛЬШАЯ СКОРОСТЬ.

Количество 103.052 пуд.

Выручка 10.302 руб.

ПАССАЖИРЫ I, II и III кл.

Количество 91.622 чел.

Выручка 53.070 руб.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ.

Выручка 52.977 руб.

Основанія для вывода выручки по всѣмъ вывознымъ грузамъ, кромѣ хлѣба.

По запискѣ Ф. А. Щербина предположено къ перевозкѣ продуктовъ скотоводства 20.000 пуд. При опредѣлѣніи вѣроятной доходности принято, какъ продукты скотоводства, такъ и разныхъ другихъ грузовъ — 80.000 пуд. съ пробѣгомъ въ 40 верстъ.

Для опредѣлѣнія вѣроятной доходности принято тоже количество лѣса, что и предположено въ запискѣ Ф. А. Щербина, пробѣгъ взять въ 40 вер. въ предположеніи что лѣсъ будетъ поступать съ разныхъ станцій.

Въ виду неимѣнія свѣдѣній въ запискѣ Ф. А. Щербина по этимъ статьямъ доходя и, принимая во вниманіе незначительную развитость края, сравнительно съ Майкопскимъ райономъ, для опредѣлѣнія доходности принято $\frac{2}{3}$ количества перевозки и выручки Майкопской вѣтви.

Дополнительные сборы разсчитаны по соотвѣтствующимъ ставкамъ дѣйствующаго тарифа, при чёмъ для грузовъ вывозимыхъ взять сборъ за одну погрузку, а ввозимыхъ за выгрузку. Станціонный сборъ принять въ дѣйствительномъ размѣрѣ по наименованію каждого груза. Сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. вовсе не принимался въ доходность.

Всѣ вывозные грузы разсчитаны по соотвѣтствующимъ тарифамъ за разстояніе вѣтви, считая пробѣгъ лишь въ половину ея (40 вер.).

Такой разсчетъ даетъ нѣсколько большую выручку вѣтви отъ большей пудоверстной ставки сравнительно съ тѣмъ, если бы было принято разстояніе до опредѣленного (болѣе отдаленнаго) дѣйствительнаго пункта назначенія, но такъ какъ средній пробѣгъ по вѣтви въ 40 верстъ принять въ уменьшенномъ размѣрѣ, то въ среднемъ при 40 верстахъ — не получится значительной разницы въ пудоверстной ставкѣ.

Валовая выручка всей вѣтви предполагается въ 2.826 руб. на версту.