



И. Ервимский

Приложение № 2

Общество
Владивостокской ж. д.

625,11
ee 385/ор
A 35

ДЕПОЗИТАРИЙ
ХРАНЕНИЕ

Азовская вѣтвь.

(33 версты).

Назначеніе вѣтви.

Вѣтвь соединяет ст. Батайскъ главной линіи съ посадомъ Азовъ. Цѣль постройки вѣтви—дать выходъ къ морю тому избытку хлѣбныхъ грузовъ, тяготѣющихъ къ Азовскому морю, который не въ состояніи принять срочно гор. Ростовъ-на-Дону.

Ст. Батайскъ—начало вѣтви—расположена въ 10-ти верстахъ отъ Ростова.

Длина вѣтви Батайскъ-Азовъ — 27,00 вер. Длина портовой вѣтви отъ ст. Азовъ до порта Азовъ 5,23 вер., или протяженіе главного пути будетъ 32,23 вер. и тарифное разстояніе 33 версты.

Техническія условія и направление линій.

Отъ южнаго конца ст. Батайскъ Азовская вѣтвь слѣдуетъ въ юго-западномъ направленіи, оставляя селеніе Койсугъ и поселокъ Кулешевку вправо. На 19-й верстѣ вѣтвь дѣлаетъ поворотъ и слѣдуетъ до Азова въ сѣверо-западномъ направленіи. Въ этомъ направленіи она проходитъ мимо богатой немецкой колоніи.

Вѣтвь подходитъ къ Азову съ южной стороны посада, где предполагается расположить ст. Азовъ, такъ, чтобы кварталь города, занятый хлѣбными амбарами, могъ быть обслуженъ путями. Къ пристани у набережной р. Дона отъ станціи проектируется портовая вѣтвь.

При проектированіи вѣтви приняты главнѣйшія условія проектированія магистралей. Предѣльный уклонъ 0,006. Предѣльный уклонъ портовой вѣтви—0,020; предѣльный радиусъ на вѣтви Батайскъ-Азовъ—300 саж., а на портовой вѣтви—150 саж.

Мѣстность, по которой идетъ вѣтвь, ровная, за исключеніемъ 6-ти вер. подхода къ Азову, где вѣтвь пересѣкаетъ небольшія балки. Вѣтвь идетъ все время пашнями. Грунтъ—суглинокъ.

Начинаясь съ отмѣтки 3,76 надъ уровнемъ Чернаго моря, вѣтвь до 19-й вер. держится приблизительно этой отмѣтки и только съ 19-й версты линія поднимается шеститысячнымъ уклономъ до отмѣтки 21,21 саж. (отмѣтка ст. Азовъ).

Портовая вѣтвь отвѣтвляется отъ ст. Азовъ съ отмѣткою 21,21, огибаетъ городъ и, оставляя его съ лѣ-

Проверено
1921 г.

157620

вой стороны, спускается предельнымъ уклономъ (0,020) къ пристанямъ до отмѣтки 2,05; разность отмѣтокъ конечныхъ пунктовъ портовой вѣтви 19,16 саж.

Приимѣчаніе. Предельный уклонъ 0,020 для портовой вѣтви принять вслѣдствіе невозможности, по условіямъ мѣстности, позлеоно развить линію безъ значительного ея удлиненія. Такой уклонъ не представляеть неудобствъ для эксплоатации на короткомъ протяженіи, такъ какъ спускъ имѣть направление грузового движения.

	Главная вѣтвь.	Портовая.
Длина вѣтвей	27,00 в.	5,23 в.
Наибольшій уклонъ . .	0,006 "	0,020 "
Наименьшій радиусъ . .	300 "	150 "
Число станцій	1 "	1 "
" разъездовъ	2 "	— "

Общая длина главной вѣтви и портовой 32,23 в.

Водоснабженіе предполагается только на ст. Азовъ, по его предполагается обеспечить для непрерывности дѣйствія двойными комплектами котловъ и насосовъ.

Рельсы предвидѣны типа 24.918 фунт., и ихъ по примѣту того какъ было допущено при сооруженіи Ставропольской вѣтви предположено уложить на главной линіи, замѣнивъ ихъ на вѣтвяхъ годными изъ числа снятыхъ съ главной линіи.

Грузооборотъ.

По приложенной при семъ коммерческой запискѣ предположено грузовъ малой скорости:

по направлению къ Азову . . .	6.350.000 п.
" " отъ Азова . . .	350.000 "
Всего	

6.700.000 п.

Доходъ.

Валовой доходъ приложенной при семъ коммерческой запискѣ опредѣляется въ 118.000 руб.

Пробѣгъ поездовъ.

Въ виду того, что вѣтвь сооружается исключительно для вывоза грузовъ главной линіи въ Азовскій портъ, пробѣгъ грузовъ принять на всемъ протяженіи соразмерно грузамъ въ преобладающемъ направлениі.

С обратные грузы, составляющіе около 5% первыхъ, будутъ перевозиться въ возвращающихся изъ-подъ груса порожнихъ вагонахъ.

Для перевозки 6.350.000 п., считая нагрузку вагона въ 750 пуд., потребуется:

$$\frac{6.350.000}{750} = 8.467 \text{ вагоновъ,}$$

или окруженно

8.500 вагоновъ.

РОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
КОВ ВОЗВРАТА
ГА ДОЛЖНА БЫТЬ
РАЦЕНА НЕ ПОЗДНЕ
НОГО ЗДЕСЬ СРОКА

С. выдач

4—33000.0

Для пассажирского движения на первое время вполнѣ достаточно будетъ двухъ паръ поездовъ товаропассажирскихъ и смѣшанныхъ, съ прицепкою въ среднемъ до 10-ти товарныхъ вагоновъ, которые перевезутъ въ грузовомъ направлениі къ Азову $2 \times 10 \times 365 = 7.300$ вагоновъ.

Остальные $8.500 - 7.300 = 1.200$ вагоновъ, которые должны будутъ быть отвезены въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ, потребуютъ $\frac{1.200}{60} = 20$ вагон. въ сутки, для чего необходимо назначить одну пару товарныхъ поездовъ въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ.

Слѣдовательно, для вѣтви потребуются 2 пары товаро-пассажирскихъ или смѣшанныхъ въ теченіе всего года и одна пара товарныхъ поездовъ въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ, которые сдѣлаются:

$$2 \times 2 \times 33 \times 365 + 1 \times 2 \times 33 \times 60 = \\ = 52.140 \text{ поѣздо-версты.}$$

Расходы эксплоатации.

Расходы, зависящіе отъ движения,
 $52.140 \times 0,75 39.105$ р.

Расходы, малозависящіе или независящіе
отъ движения, $33 \times 1.200 39.600$ р.

Такъ какъ при короткой линіи — 33 вер. длиною, маневры на станціяхъ ложатся большимъ процентомъ, чѣмъ при болѣе длинныхъ пробѣгахъ, то принятаго расхода, зависящаго отъ движения въ 75 коп. на поѣздо-версту, можетъ оказаться недостаточно, и потому для осторожности слѣдуетъ прибавить расходъ на содержаніе двухъ маневровыхъ паровозовъ въ теченіе цѣлаго года на станціяхъ Батайскъ и Азовъ, что, считая по 40 р. расхода въ сутки на содержаніе одного 3-хъ осевого маневроваго паровоза, составить расходъ:

$$2 \times 40 \times 365 29.200 \text{ р.}$$

А всего около . 108.000 р.

При указанномъ доходѣ . . . 118.000 р.

Чист. дохода получится . . . 10.000 ,

Стоимость вѣтви съ ст. Батайскъ къ Азову съ Портовою вѣтвью всего согласно прилагаемой разцѣночной вѣдомости опредѣлится 780.000 р. дѣйствительныхъ.

При реализаціи 4% облигационнаго капитала по курсу 80 р. за 100—общая стоимость сооруженія получится въ 975.000 р. нарицательныхъ.

157620

Считая на уплату $\frac{1}{100}$ и погашение 4,7%, потребуется 45.825 р., кругло 46.000 р., такъ что въ первое время получится 20.000 р. чистаго убытка.

Вліяніє постройки вѣтви на эксплоатаціонные расходы главной линії и чистый доходъ Общества.

Потери главной линії отъ отвлеченія хлѣба оть Ростова опредѣлены коммерческой запиской около 18.000 р. Для Общества общий результатъ первыхъ лѣтъ эксплоатациіи новой вѣтви выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

Валовой доходъ	118.000 р.
Расходъ по эксплоатациі .	108.000 р.
$\frac{1}{100}$ % и погашеніе	46.000 "
Потери главной линії . . .	18.000 "
	172.000 р.
въ общемъ убытка .	54.000 р.

Завѣдуюшій Техническо-Эксплоатаціоннымъ Отдѣленіемъ
Инженеръ Ю. Эрлихъ.

Инженеръ В. А. Воржеский.