

B 15

148

172

72065

29065

66116
119677

385/01

B-15

B 15

385/01

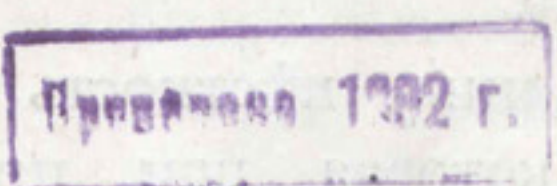
B-15

с. А. Звенигород



385.1:625.11

Экономическая записка къ постройкѣ Валуйки-Луганской линіи.



I. Описаніе направленія линіи.

Линія Валуйки-Старобѣльскъ-Луганскъ, выполняя наиболѣе желательное направленіе Старобѣльскаго Уѣзднаго Земства, пересѣкаетъ 2 губерніи: Харьковскую, Екатеринославскую и Область Войска Донскаго. Большая часть линіи расположена въ Харьковской губ., гдѣ на протяженіи 140 верстъ прорѣзываетъ богатѣйшій и плодороднѣйшій Старобѣльскій уѣздъ.

Отъ ст. Валуйки проектируемая линія идетъ на протяженіи 10 верстъ вторымъ путемъ параллельно существующей Харьковско-Балашовской линіи и затѣмъ, отклоняясь къ юго-востоку, пересѣкаетъ въ разстояніи 16 верстъ отъ ст. Валуйки рѣку Уразовую 20 саженымъ мостомъ, и далѣе направляется по ея лѣвому берегу. На 38-й верстѣ линія пересѣкаетъ вновь рѣку Уразовую, переходя на ея правый берегъ, и слѣдуя по правому берегу р. Уразовой, поднимается на высшую точку водораздѣла около хутора Кіанова на 63 вер. Затѣмъ линія спускается по лѣвому берегу рѣки Бѣлой, проходя мимо многочисленныхъ хуторовъ, расположенныхъ по этой рѣкѣ: Шиловки, Ооменково, Павловки, Бѣлокуракина, Алексѣевки, Нешеротова, Дубового. Около хутора Проказина на 122-й верстѣ линія пересѣкаетъ рѣку Айдаръ 30 саженымъ мостомъ и подходит на 128 верстѣ къ городу Старобѣльску.

Желѣзнодорожная станція Старобѣльскъ проектируется въ 1,5 вер. отъ центра, въ мѣстѣ, наиболѣе желательномъ для города, согласно заявленія городского головы. Въ этой части города, называемой «Заярчановкой», городъ располагаетъ свободною землею, имѣя въ виду предоставить таковую бесплатно желѣзной дорогѣ. Проектировка станціи въ указанномъ мѣстѣ вызываетъ значительныя затрудненія, такъ какъ городъ представляетъ въ планѣ центральную часть съ расходящимися радіально слободами на протяженіи 2—3 вер. каждая, и расположеніе станціи безъ сноса построекъ удалило бы таковую на 3—4 вер. отъ центра. Тщательный выборъ по съемкѣ надлежащей части города выяснилъ, что для проектируемаго расположенія станціи придется снести до 22 малоцѣнныхъ глинобитныхъ хатъ, крытыхъ соломой, и около 50 сараевъ такой же конструкціи съ отчужденіемъ земли, занятой огородами.

За Старобѣльскомъ линія идетъ по лѣвому берегу р. Айдара, захватывая слѣдующіе изъ многочисленныхъ и густо населенныхъ пунктовъ, расположенныхъ по этой рѣкѣ: Половинкинъ, Шульгинку, Штороново, нѣмецкую колонію Федоровку, Новый Айдаръ, Безанковку, Царевку, Райгородку, Петропавловку, около которой линія переходитъ въ Область Войска Донскаго и затѣмъ примыкаетъ къ одной изъ станцій участка Дебальцево-Миллерово Екатеринославской жел. дороги. Общее протяженіе линіи опредѣляется въ 220 вер.

ПРОВЕРЕНО
1960 г.

2

ПРОВЕРЕНО
1945 г.

II. Технические условия.

Проектируемая линия разработана по условиям проектировки и сооружения желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія. Предѣльный уклонъ принять въ 8 тысячныхъ при совпаденіи его съ радіусомъ въ 300 саж. Необычайно благоприятныя условія мѣстности дали возможность запроектировать сравнительно легкую линію. Первые 60 верстъ линіи отъ Валукъ по направленію къ югу имѣютъ большинство уклоновъ въ 0,006, составляющіе 50% этого протяженія. Слѣдующіе 60 верстъ имѣютъ главнымъ образомъ уклоны въ 0,008, составляя 35% на данномъ участкѣ и наконецъ на остальномъ протяженіи большинство уклоновъ въ 0,0055 составляютъ 27%.

На остальномъ протяженіи всей линіи мѣстность представляетъ почти горизонтальную поверхность, которая при приближеніи къ г. Луганску переходитъ въ холмистый кряжъ, представляющій техническія затрудненія для непосредственнаго подхода къ Луганску.

Въ виду этого и представляется необходимымъ, не вызывая значительныхъ затратъ, примкнуть къ одной изъ ближайшихъ къ Луганску станцій Дебальцево-Миллеровскаго участка Екатерининской жел. дороги.

Средняя величина отверстій искусственныхъ сооружений составляетъ около 1,5 пог. саж. на версту.

На линіи имѣются слѣдующіе большіе мосты: 2 моста черезъ рѣку Уразовую по 20,00 саж., 1 мостъ черезъ р. Айдаръ отв. 30,00 саж., 3 моста по 10 саж. и 2 моста по 8 саж.

Въ виду расположенія линіи по долинамъ рѣкъ, устройство водоснабженія не представляетъ никакихъ затрудненій въ смыслѣ доставки достаточнаго количества хорошей воды.

Значительные расходы по устройству полотна представляютъ лишь участки отъ 43 до 52 и отъ 70—77 верстъ, гдѣ имѣются сравнительно глубокія выемки и насыпи, всего слѣдовательно на протяженіи 16 верстъ. Во всякомъ случаѣ средняя стоимость версты проектируемаго полотна съ отчужденіемъ не превыситъ 48.000 рублей (безъ подвижнаго состава).

Что касается до строительныхъ матеріаловъ, то нѣкоторыя неудобства представитъ лишь доставка камня, каковой для искусственныхъ сооружений придется получать изъ Валукъ или Луганска.

Песокъ очень хорошаго качества можетъ быть полученъ вездѣ на мѣстѣ. Кромѣ того, начиная отъ Старобѣльска къ Луганску, встрѣчаются небольшіе кирпичные заводы и даже известкообжигательныя печи. Въ районѣ отъ Старога Айдара до Луганска имѣются хорошіе дубовые лѣса и лѣса изъ смѣшанныхъ породъ.

III. Общее значеніе линіи.

Необходимость въ проведеніи желѣзной дороги въ Старобѣльскомъ уѣздѣ признана мѣстнымъ населеніемъ, какъ вопросъ первостепенной важности и самый изъ назрѣвшихъ вопросовъ экономической жизни края. Уже въ 1894 г. Старобѣльскимъ уѣзднымъ земскимъ собраніемъ совместно съ Старобѣльской городской думою было возбуждено ходатайство передъ Правительствомъ о проведеніи черезъ Старобѣльскій уѣздъ желѣзной дороги. Въ 1902 г. Старобѣльскій Уѣздный Комитетъ о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности призналъ желательнымъ проведеніе желѣзнодорожной линіи отъ Валукъ черезъ Старобѣльскъ до Луганска. Въ періодъ съ 1903—1907 г.г. Старобѣльское Уѣздное Земство и Старобѣльская городская дума вновь возбудили рядъ ходатайствъ передъ надлежащими Министерствами о проведеніи желѣзной дороги по Старобѣльскому уѣзду, каковыя ходатайства оставались безъ

Пров. 1938

удовлетворенія. Въ 1909 г. при отношеніи Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ Министерства Путей Сообщенія отъ 18 Сентября за № 14698 Правленіемъ Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ было получено ходатайство Харьковской Губернской Земской Управы о сооруженіи желѣзнодорожной линіи въ юго-восточной части упомянутой губерніи въ наиболѣе слабо обслуживаемомъ желѣзными дорогами районѣ Старобѣльскаго уѣзда.

Независимо сего въ томъ же 1909 году въ Правленіе Общества поступило непосредственно отъ Старобѣльской Уѣздной Управы аналогичное ходатайство о сооруженіи желѣзной дороги отъ станціи Валуйки Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ городъ Старобѣльскъ и Старобѣльскій уѣздъ до станціи Луганскъ Екатерининской жел. дороги.

Въ своихъ ходатайствахъ какъ Харьковская Губернская, такъ и Старобѣльская Уѣздная Управа поясняютъ, что линія отъ Валукъ до Луганска, разсѣкая Старобѣльскій уѣздъ на двѣ равныя части, пройдетъ по густо населенной долинѣ р. Айдара, давая наиболѣе короткій выходъ земледѣльческимъ грузамъ на центральные потребительскіе рынки.

Но помимо важнаго мѣстнаго значенія линіи Валуйки Луганскъ, послѣдняя, захватывая часть Донецкаго бассейна, несомнѣнно окажетъ въ то же время вліяніе на развитіе горнозаводской промышленности.

Такое значеніе проектируемой линіи для нуждъ угольной и горной промышленности раздѣляетъ также и Совѣтъ Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи, причемъ Совѣтъ этотъ высказался за поддержку ходатайства о сооруженіи желѣзной дороги черезъ Старобѣльскъ.

Перечисленные ходатайства въ достаточной мѣрѣ и указываютъ, насколько твердо опредѣлился вопросъ о постройкѣ линіи отъ Валукъ черезъ Старобѣльскъ до Луганска въ сознаніи мѣстныхъ представителей и промышленныхъ организацій.

IV. Районъ тяготѣнія, площадь и населеніе.

Районъ тяготѣнія дороги въ тѣсномъ смыслѣ опредѣляется тѣми мѣстностями, населеніе которыхъ, съ проведеніемъ этой линіи будетъ ѣздить и возить продукты на станціи новой дороги. Имѣя на картѣ направленіе существующихъ желѣзнодорожныхъ линій и проектируемой и зная въ каждой точкѣ разстояніе вновь проектируемой желѣзной дороги отъ существующихъ дорогъ, слѣдуетъ раздѣлить полосу между дорогами пополамъ и часть района отнести къ существующей желѣзной дорогѣ, а часть къ проектируемой, что и опредѣлитъ безусловный районъ тяготѣнія грузовъ къ новой линіи. Площадь этого района по измѣреніи выразилась въ 9.622 кв. вер. и по отдѣльнымъ уѣздамъ составила:

У ѣ з д ы.	Число кв. веретъ.		%	Число жителей.	
	Въ уѣздѣ.	Въ районѣ дороги.		Въ уѣздѣ.	Въ районѣ дороги.
Валуйскій	4.074	1.560	38	237 300	90 174
Острогожскій . . .	7.100	560	8	337.400	26.992
Купянскій	6 070	348	5	300.600	15.030
Старобѣльскій . . .	10.846	6.800	63	439.700	277 011
Славяно-сербск . .	4.472	236	5	229.100	11.455
Донецкій	17.764	116	0,6	622 200	3.733
Итого	—	9.622	—	—	424.395

Плотность населенія въ среднемъ составляетъ слѣдовательно 44,1 душъ на кв. версту.

Въ общемъ въ районъ дороги въ одномъ лишь Старобѣльскомъ уѣздѣ вошли свыше 250 селъ и слѣдующія 25 волостей: Марковская, Старобѣльская, Ново-Айдарская, Бѣлолуцкая, Осиновская, Шульгинская, Александровская, Ново-Бѣлянская, Тимоновская, Литвиновская, Бѣлокуракинская, Смольяниновская, Мостовская, Ново-Россошанская, Алексѣевская, Трехизбянская, Штормовская, Колядовская, Петро-Павловская, Песчанская, Евсугская, Ново-Астраханская, Курячевская, Павловская и Ново-Боровская.

Населеніе района дороги почти все стянулось къ рѣкамъ и лишь въ единичныхъ случаяхъ села встрѣчаются по балкамъ и на высокихъ пунктахъ. По долинѣ рѣки Айдара селенія тянутся безъ перерыва на десятки верстъ, соединяясь другъ съ другомъ.

Преобладающимъ элементомъ крестьянскаго населенія района являются малороссы и великороссы, но кромѣ того встрѣчаются нѣсколько небольшихъ поселеній нѣмцевъ-колонистовъ. Общая же численность населенія всего района, какъ указано выше, достигаетъ до 424.395 человекъ.

V. Поверхность, почва и климатъ.

Большая часть района дороги—Старобѣльскій уѣздъ, представляетъ почти ровную покатость съ сѣвера на югъ, съ незначительными пониженіями. На сѣверѣ уѣзда высоты достигаютъ до 105—110 саж., постепенно понижаясь къ югу до 66 саж., а въ долинѣ р. Донца до 55 саж. Общее паденіе мѣстности обуславливаетъ и теченіе главныхъ водотечковъ уѣзда, сохраняющихъ меридіональное направленіе; временные же водотеки, какъ то овраги и балки, расположены обыкновенно съ востока на западъ или съ запада на востокъ. Такимъ образомъ, вся площадь большей части района раздѣляется на нѣсколько главныхъ водораздѣловъ, тянувшихся съ сѣвера на югъ въ видѣ широкихъ полосъ, занимающихъ междурѣчныя пространства.

Возвышенныя части этихъ полосъ прилегаютъ къ правымъ берегамъ рѣкъ, образуя крутые склоны къ нимъ. Къ лѣвымъ же берегамъ полосы спускаются отлого, образуя заливную долину.

Равнинный рельефъ мѣстности усложняютъ многочисленные овраги и балки, прорѣзывающія водораздѣлы въ поперечномъ направленіи и придающіе рельефу холмистый и иногда гористый характеръ, что особенно замѣтно вблизи правыхъ крутыхъ береговъ рѣкъ, гдѣ овраги при небольшомъ протяженіи отличаются значительной глубиной и крутизной.

Въ тѣхъ же мѣстахъ, куда балки и овраги не достигли еще своими верховьями, водораздѣльные полосы представляютъ ровныя плато. Таковы водораздѣлы между р. Бѣленькой и р. Каменкой, между Каменкой и верховьями Деркула, между Айдаромъ и р. Обиткомъ къ сѣверу отъ б. Казацкой и верховьевъ Евсуга.

Кромѣ перечисленныхъ ровныхъ пространствъ, обычное явленіе въ разныхъ мѣстахъ района представляютъ небольшія плато, версты 3—4 въ поперечникѣ.

Такимъ образомъ, мѣстность, по которой трассирована проектируемая линія, довольно однообразная на всемъ протяженіи и, по мнѣнію инженера Данилова, производившаго обслѣдованіе на мѣстѣ «представляетъ собою типичную южно-русскую степь съ еле замѣтными повышеніями и пониженіями почвы».

Почвы большей части района дороги принадлежатъ къ черноземамъ

различныхъ типовъ, что обусловливается рельефомъ и составомъ подпочвы, которая оказываетъ существенное вліяніе на механическій составъ почвы.

Въ распредѣленіи черноземныхъ почвъ наблюдается извѣстная правильность. Такъ, ровныя и наиболѣе возвышенныя части сѣверной и средней части Старобѣльскаго уѣзда отличаются черноземами глинистаго характера; въ южной же части района почвы становятся песчанистѣе и при приближеніи къ долинкамъ р. Донца переходятъ въ песчанистыя почвы и пески. Почвы по долинамъ рѣкъ, сохраняя черноземный характеръ, подчиняются общему правилу въ смыслѣ отсутствія песчаныхъ разностей по долинамъ.

Мощность чернозема въ районѣ дороги колеблется въ предѣлахъ отъ 0,35 метра до 1,6 метра, причемъ большая часть черноземовъ имѣютъ мощность отъ 0,6—0,8 метр., а остальная часть отличается меньшей мощностью, но все же низшій предѣлъ рѣдко встрѣчается ниже 0,4 — 0,6 метр.

Количество органическихъ веществъ въ черноземахъ, отличаясь разнообразіемъ, содержится въ размѣрѣ отъ 4% — 5%, а интенсивно окрашенные черноземы содержатъ до 9-ти и слишкомъ % перегноя. Лучшими представителями черноземныхъ почвъ являются глинистые черноземы, обладающіе значительнымъ богатствомъ питательныхъ для растеній веществъ; въ этомъ отношеніи мѣстные черноземы не уступаютъ лучшимъ черноземамъ средней Россіи. Сравнивая составъ плодороднѣйшихъ почвъ Франціи съ почвами Старобѣльскаго уѣзда, проф. Красновъ нашелъ, что послѣднія какъ разъ отвѣчаютъ требованіямъ такого состава.

VI. Орошеніе.

Большая часть рѣкъ района дороги относятся къ типу степныхъ рѣкъ съ небольшимъ паденіемъ и раздѣленіемъ при теченіи на множество плесовъ.

Незначительныя рѣчки въ серединѣ лѣта даже совсѣмъ пересыхаютъ, сохраняя воду лишь въ верхнемъ и среднемъ теченіи.

Отличительной чертой гидрологіи района линіи въ предѣлахъ Старобѣльскаго уѣзда являются «лиманы», т. е. озера, расположенныя въ долинахъ большихъ рѣкъ, напр. Деркулъ. По мнѣнію инженера Данилова, мѣстные «лиманы» образовались въ долинахъ противъ устьевъ большихъ балокъ отъ поперечной запруды, вслѣдствіе отложенія устьевого наноса. Въ періодъ таянія снѣга лиманы переливаются черезъ край, образуя узкій протокъ къ рѣкѣ, такъ, напр., лиманъ у с. Лиманъ.

Но лиманы встрѣчаются и не только по долинамъ рѣкъ, а находятся и на значительномъ разстояніи отъ рѣкъ, особенно въ Старобѣльскомъ уѣздѣ. Происхожденіе этихъ лимановъ вполне объясняется, если считать рассматриваемую мѣстность древнею долиною р. Донца.

VII. Растительность.

Открытый, степной характеръ района дороги нарушается юго-западной частью Старобѣльскаго уѣзда, гдѣ къ р. С. Донцу прилегаютъ кустарники, а мѣстами и цѣлые лѣса; въ остальныхъ частяхъ области лѣсъ встрѣчается въ верховьяхъ балокъ, по ихъ склонамъ, а частью и по дну. Въ прежнее время лѣсъ пользовался значительнымъ распространеніемъ, но въ послѣдствіи подвергся безпощадному истребленію; нынѣ

лѣсоохранительный законъ установилъ иное отношеніе къ лѣсу и лѣсъ, укрѣпляясь, развивается постепенно отъ балокъ въ степь.

VIII. Земледѣліе и землевладѣніе.

Черноземная почва и равнинный рельефъ мѣстности почти на всемъ пространствѣ раіона дороги являются главными факторами развитія земледѣлія, которое и составляетъ здѣсь основное занятіе населенія и существенную отрасль народнаго хозяйства.

Такъ какъ линія протяженіемъ въ 220 вер. большую часть — 191 вер., — т. е. 86% трассирована по Харьковской губ., то для выясненія условій земледѣлія представляется необходимымъ разсмотрѣть подробно положеніе послѣдняго именно въ Старобѣльскомъ уѣздѣ.

Изъ всего количества удобныхъ земель въ началѣ 90-хъ годовъ прошлаго столѣтія во владѣніи казны въ Старобѣльскомъ уѣздѣ находилось 10,5%, во владѣніи дворянъ 11,5%, во владѣніи частныхъ владѣльцевъ 4,5% и у крестьянъ 73,5%.

По свѣдѣніямъ К. Н. Куколь-Яснопольскаго, площадь удобныхъ земель въ уѣздѣ была распределѣна въ 90-хъ годахъ слѣдующимъ образомъ:

Наименованіе владѣльцевъ.	Число удобной земли.	Въ томъ числѣ лѣсу.
Казнѣ	107.377	2.458
Монастырямъ и церквамъ.	7.152	13
Городскому обществу.	2.288	—
Частнымъ землевладѣл. дворянамъ.	115.184.	13 562
Частнымъ землевл. не дворянамъ.	38.006	3.373
Крестьянскихъ надѣл.	705.784	21.217
» крѣпост.	19.423	734
Итого	995.214	41.357

Общая площадь уѣзда составляетъ 1.129.800 десятинъ, слѣдовательно, неудобной земли въ Старобѣльскомъ уѣздѣ всего 134.586 дес., т. е. немногимъ болѣе 10% всей площади уѣзда.

Указанное распределеніе поземельной собственности относилось къ 90 годамъ прошлаго столѣтія, но съ того времени произошелъ полный перевероть въ земельномъ вопросѣ въ сторону увеличенія крестьянской собственности за счетъ частныхъ землевладѣльцевъ и казны, такъ что въ настоящее время крестьянамъ принадлежитъ почти 80% всей площади уѣзда.

Средній размѣръ крестьянскаго хозяйства въ Старобѣльскомъ уѣздѣ достигаетъ до 12,9 дес., превышая остальные уѣзды Харьковской губ., гдѣ въ Сумскомъ уѣздѣ на каждое наличное хозяйство приходится всего 4 дес. Способъ владѣнія по Старобѣльскому уѣзду исключительно общинный и лишь послѣднее время характеризуется нарожденіемъ хуторовъ съ правомъ личной собственности.

Изъ всей удобной земли, находящейся во владѣніи крестьянъ, 79%

составляетъ пашня; подъ выгономъ занято около 7⁰/₀ и подъ сѣнокосомъ 2⁰/₀. Приблизительно такое же соотношеніе наблюдается и въ Валуйскомъ и Острогожскомъ уѣздахъ, входящихъ въ районъ дороги. Пропорція культуръ на площади Старобѣльскаго уѣзда по даннымъ мѣстнаго изслѣдованія въ 1905 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Наименованіе культуръ.	Яровая пшеница	Ячмень.	Озимая рожь.	Бахча.	Подсол.	Овесъ.	Прочіе.	Итого.
%	50,9	29,2	6,8	3,0	2,5	1,9	3,2	100

Такимъ образомъ, главнымъ предметомъ производства крестьянъ является яровая пшеница, преимущественно превосходные сорта ея; арновка и гирка; второе мѣсто послѣ пшеницы занимаетъ ячмень, значительные посѣвы котораго объясняются тѣмъ, что растеніе это успѣшно выдерживаетъ борьбу съ весенними и лѣтними засухами и не поддается вліянію юго-восточнаго суховѣя. Рожь занимаетъ третье мѣсто, затѣмъ слѣдуютъ посѣвы бахчи 3⁰/₀, подсолнечникъ 2,5⁰/₀ и проч.

Что касается техники крестьянскаго земледѣлія, то слѣдуетъ отмѣтить, что за послѣднее время, благодаря открытію сельско-хозяйственныхъ складовъ при земствахъ, сельско-хозяйственныя орудія обѣщаютъ быстро вытѣснить все еще господствующій въ крестьянскомъ хозяйствѣ одно лемешный малороссійскій плугъ.

Система хозяйства въ районѣ дороги большею частью трехпольная, хотя въ нѣкоторыхъ хозяйствахъ замѣчается переходъ къ болѣе интенсивнымъ системамъ съ травосѣяніемъ.

Особымъ исключеніемъ являются въ районѣ линіи частно владѣльческія хозяйства нѣмцевъ-колонистовъ, гдѣ постановка дѣла заслуживаетъ особаго вниманія по высокой культурности этихъ хозяйствъ и техникѣ обработки.

Главными пунктами, куда сбываютъ свой хлѣбъ крестьяне и землевладѣльцы Старобѣльскаго уѣзда, служатъ ст. желѣзныхъ дорогъ и большія базарныя села.

Сплошной опросъ населенія, произведенный инженеромъ Даниловымъ, далъ слѣдующую картину рынковъ сбыта: станція Сватово до 70 показаній отдѣльныхъ селеній, г. Старобѣльскъ, ст. Кантемировка до 50 показаній, ст. Уразово и г. Луганскъ до 30 показаній, ст. Чертковъ свыше 20 показаній, ст. Шептуховка до 10 показаній; эти перечисленныя станціи, окружающіе уѣздъ желѣзнодорожныхъ линій, находятся отъ мѣстъ подвоза на разстояніи 60—50 вер., кромѣ того нельзя ни отмѣтить до 10 сообщеній изъ сѣверной части Старобѣльскаго уѣзда о сбытѣ крестьянами своего хлѣба на станцію Валуйки.

Все это съ достаточной ясностью указываетъ, какъ далеко приходится населенію искать удобные рынки для своего главнаго продукта, обезцѣниваемаго дорогой гужевою доставкой, понижающей стоимость хлѣба настолько, на сколько, получается разница между провозомъ гужемъ и желѣзной дорогой; это обстоятельство и указываетъ на необходимость въ рассматриваемой мѣстности желѣзнодорожнаго пути, который предоставилъ бы возможность сбывать хлѣбные продукты по цѣнамъ главныхъ рынковъ за вычетомъ лишь желѣзнодорожнаго тарифа.

Для полноты характеристики земледѣлія необходимо привести слѣ-

дующія нормы стоимости провоза пудо-версть въ Старобѣльскомъ уѣздѣ.

При разстояніи отъ	1 вер.	до 10 вер.	. . .	0,20 коп.
»	»	» 11 »	» 25 »	. . . 0,18 »
»	»	» 26 »	» 50 »	. . . 0,16 »
»	»	» 51 »	» 75 »	. . . 0,14 »

Столь высокія цифры указываютъ насколько гужевая доставка поглощаетъ громадныя деньги и ложится тяжелымъ бременемъ на потребителя.

Въ общемъ итогѣ, по всѣму району проектируемой желѣзной дороги, остатокъ продовольственныхъ хлѣбовъ по даннымъ Центрального Статистическаго Комитета за трехлѣтіе 1907—1909 г.г. выражается въ цифрахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи I.

IX. Скотоводство.

Существенныя препятствія, заключающіяся въ отсутствіи свободныхъ выгоновъ и маломъ количествѣ сѣнокосовъ, составляющихъ лишь 9% общей площади, мѣшаютъ разведенію рогатаго скота и овецъ въ большемъ размѣрѣ. Въ прежнее время, когда имѣлись въ значительномъ количествѣ хорошія пастбища, скотоводство было развито въ рассматриваемой области довольно сильно; теперь же произошла существенная перемѣна въ сокращеніи живого инвентаря: лошадей, рогатаго скота и овецъ; при прогрессивно увеличивающейся повсемѣстно на югѣ Россіи запашкѣ и посѣвѣ скотоводство уступаетъ мѣсто запашкѣ; но все же въ районѣ дороги въ частяхъ Валуйскаго и Острогожскаго уѣздовъ и въ Старобѣльскомъ уѣздѣ разведеніе крупнаго рогатаго скота и овецъ занимаетъ не послѣднее мѣсто, служа весьма важнымъ подспорьемъ въ крестьянскомъ обиходѣ.

Общее количество скота по свѣдѣніямъ Центрального Статистическаго Комитета въ 1909 г. выражалось въ районѣ проектируемой линіи въ цифрахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи 2.

X. Огородничество и садоводство.

Въ районѣ проектируемой линіи садоводствомъ и огородничествомъ занимаются почти повсемѣстно и притомъ въ размѣрахъ, превышающихъ мѣстное потребленіе, что, въ связи съ проведеніемъ новой линіи, создающей новые рынки сбыта, подниметъ эти отрасли сельскаго хозяйства на уровень промышленности.

Уже въ настоящее время близость многихъ потребительныхъ рынковъ дала толчекъ къ развитію огородничества во всевозможныхъ видахъ; такъ, очень много разводится въ Воронежской губерніи подсолнуха, посѣвы котораго въ виду ихъ сравнительной доходности въ послѣдніе годы увеличивались и въ 1909 г. составляли 16% всѣхъ яровыхъ посѣвовъ, а въ Харьковской губ. около 3%. Подсолнухъ подраздѣляется на два сорта: грызовой и масляничный. Послѣдній сортъ сбывается исключительно на маслобойные заводы для выработки подсолнечнаго масла, извѣстнаго, когда-то, на рынкѣ подъ наименованіемъ «саратовскаго сладкаго».

Распространеніе культуры подсолнечника въ Воронежской губ., подтверждается дѣятельностью маслобойныхъ заводовъ, сумма производительности которыхъ въ 1904 г. составляла 4.941 т. р., а въ 1908 г. дошла до 7.965 т. р. Подъемъ производительности маслобойныхъ заво-

довъ въ свою очередь стоитъ въ связи съ крупнымъ подъемомъ рыночной цѣны какъ продукта обработки—подсолнечнаго сѣмени, такъ и продукта производства—подсолнечнаго масла. Значеніе разведенія подсолнуха усиливается еще тѣмъ обстоятельствомъ, что остатки подсолнечныхъ стеблей даютъ возможность задерживать таяніе равномерно распространяющагося снѣга, не вызывая никакихъ прямыхъ расходовъ на созданіе столь цѣнныхъ для нашихъ полей запасовъ снѣга. Кроме того всѣ остальные части подсолнечника употребляются также съ пользою: сухіе стебли его, которыхъ собирается отъ 120—150 пуд. съ десятины, доставляютъ хорошее топливо, что весьма важно въ мѣстахъ безлѣсныхъ, или пережигаются на золу для добыванія топлива. Разведеніемъ табака занимаются преимущественно Рибенсдорфскіе колонисты Острожскаго уѣзда, воздѣлывая сорта саксонскій и русскій.

Въ Харьковской губерніи распространено бахчеводство, имѣя мѣстами промышленный характеръ, причемъ бахчи засѣваются главнымъ образомъ дынями, тыквами и арбузами. Фруктовыхъ же садовъ, разводимыхъ съ промышленной цѣлью, несмотря на повсемѣстное занятіе садоводствомъ, немного, и большинство ихъ сосредоточено внѣ района линіи, въ городахъ Харьковѣ, Сумахъ и окрестностяхъ ихъ.

Сборъ въ районѣ проектируемой желѣзной дороги главнѣйшаго продукта огородничества—картофеля, выражается за послѣдніе три года, согласно данныхъ Центрального Статистическаго Комитета, въ цифрахъ, помѣщенныхъ въ приложеніи III.

XI. Ленъ и конопля.

Льноводство и разведеніе конопли распространено во всѣхъ уѣздахъ, прорѣзываемыхъ проектируемой желѣзной дорогой, однако за недостаткомъ рынковъ сбыта и при наличности дорогого гужевого транспорта по большей части лишь для собственныхъ надобностей населенія. Только за послѣднее время замѣчается развитіе посѣвовъ льна для полученія льняного сѣмени для экспорта за границу черезъ порты Азовскаго моря.

По даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, сборъ льна и конопли за послѣдніе три года выражался въ цифрахъ, помѣщенныхъ въ приложеніяхъ IV и V.

XII. Мѣстные промыслы.

По свѣдѣніямъ Хозяйственнаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ кустарный промыселъ въ районѣ проектируемой линіи, а именно въ уѣздахъ Воронежской губ. процвѣтаетъ и замѣтно растетъ съ каждымъ годомъ. Свыше 50 селъ и деревень заняты изготовленіемъ колесъ, телѣгъ, дугъ, бочекъ, становъ, посуды, причемъ оборотъ этого производства достигаетъ солидной цифры въ 2 милліона рублей.

Въ Старобѣльскомъ уѣздѣ лишь отсутствіе желѣзныхъ дорогъ задерживаетъ развитіе алебастроваго и известковаго промысла, т. к. мѣловыя горы тянутся вдоль водораздѣловъ рѣки Айдара. Богатый не только мѣломъ, но и плитами различныхъ сортовъ Старобѣльскій уѣздъ могъ бы въ большомъ размѣрѣ заняться цементнымъ производствомъ при удобныхъ путяхъ сообщенія. Даже въ настоящее время, несмотря на низкую постановку кустарнаго производства, ежегодный оборотъ въ Старобѣльскомъ уѣздѣ одного лишь горшечнаго производства, по свѣдѣніямъ Старобѣльской Земской Управы, достигаетъ до 100.000 руб.

Роль подсобнаго промысла играютъ въ жизни мѣстнаго населенія еще и друдія занятія. Такъ, напримѣръ, выдѣлываются различныя издѣлія изъ дерева и шелуги, съ оборотомъ до 20.000 руб. въ годъ. Кустарный характеръ носятъ шерстяное и пеньковое производство, съ размѣрами производства въ одной лишь Больше-Черниговской волости до 30.000 руб. Слобода Бѣловодскъ, не уступающая по торгово-промышленному значенію г. Старобѣльску, славится своими кузницами, распространяющими плуги на сумму до 35.000 руб. Въ той же слободѣ Бѣловодскѣ развился особый видъ промысла въ видѣ ниточничества, представляющаго розничную торговлю мануфактурныхъ и галантерейныхъ товаровъ, спросъ на которые весьма значителенъ въ крестьянскомъ обиходѣ; сюда относятся: платки, нитки, бумажныя издѣлія и деревенская косметика. Такимъ промысломъ, по свѣдѣніямъ Старобѣльской Земской Управы, занимаются до 1.000 хозяевъ.

Всѣ эти производства, имѣя чисто кустарный характеръ, находятся въ настоящее время въ упадкѣ, такъ какъ населеніе мало заинтересовано распространеніемъ ихъ, благодаря низкимъ цѣнамъ на продукты производства и затрудненія сбыта въ виду отсутствія путей сообщенія.

Въ самомъ городѣ Старобѣльскѣ съ его двумя ярмарками Николаевской и Покровской, большой торговлей рогатымъ скотомъ и лошадьми, съ ссыпкой зернового хлѣба для переработки на мукомольныхъ мельницахъ и большимъ потребленіемъ минеральнаго топлива, — торгово-промышленная дѣятельность находится опять-таки въ сильномъ застоѣ и упадкѣ вслѣдствіе отсутствія желѣзнодорожнаго пути. Всѣ сырыя произведенія, какъ-то: хлѣбъ, шерсть, кожа, продукты производства мукомольныхъ мельницъ доставляются къ станціямъ гужевымъ путемъ по грунтовымъ дорогамъ, настолько неблагоустроеннымъ, что въ весеннюю и осеннюю распутицу всякое колесное сообщеніе по дорогамъ совершенно прекращается на долгое время, что и отражается на дальнѣйшемъ развитіи промысловъ.

ХІІІ. Вѣроятные грузы проектируемой линіи.

Для опредѣленія возможнаго грузооборота проектируемой линіи приняты статистическія данныя по отправленію и прибытію грузовъ малой скорости за 1909 года на слѣдующихъ участкахъ: 1) Купянскъ-Алексѣевка Юго-Восточныхъ ж. д., но безъ грузооборота ст. Купянскъ, какъ находящейся въ исключительныхъ условіяхъ; 2) Ломоватка-Кисловка и 3) Баронская-Миллерово — Екатерининской желѣзной дороги.

По выборкѣ главнѣйшихъ статей перевозокъ на каждомъ участкѣ и по опредѣленіи количества грузовъ, приходящагося на 1 версту, взято среднее изъ расчета трехъ участковъ для каждаго рода груза; этотъ поперстный коэффиціентъ умноженъ на число верстъ новой линіи. Такимъ образомъ получится тотъ примѣрный грузооборотъ, каковой помѣщенъ въ нижеслѣдующихъ таблицахъ VII и VIII.

Въ цифры исчисленнаго такимъ путемъ грузооборота внесены поправки, основанныя на мѣстномъ обслѣдованіи раіона, произведенномъ инженеромъ Даниловымъ по порученію Старобѣльской Управы, причемъ здѣсь заслуживаетъ вниманія та оговорка, что цифры, показанныя въ запискѣ инженера Данилова, могутъ быть приняты лишь относительно, такъ какъ большинство этихъ цифръ включаютъ только тѣ грузы, которые отправляются и прибываютъ въ Старобѣльскій уѣздъ, между тѣмъ какъ въ раіонъ тяготѣнія дороги входятъ, какъ усматривается изъ первой части настоящей записки, и часть Воронежской губ. и Области Войска Донскаго и Екатеринославской губерніи.

Такимъ образомъ получится вѣроятный грузооборотъ проектируемой линіи въ слѣдующихъ цифрахъ:

А. Отправленіе изъ района дороги.

Хлѣбные грузы. Поверстный коэффициентъ хлѣбныхъ грузовъ по аналогіи сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ участковъ вычисленъ въ 26.740 п., значить размѣръ хлѣба, подлежащаго отправленію со станцій проектируемой линіи, выразится въ 5.883.000 пуд.; съ другой стороны чистый остатокъ сбора хлѣбовъ въ районѣ дороги, подсчитанный на мѣстѣ при условіи минимальнаго урожая съ десятины въ 40 пуд. и потребленіи на душу въ 20 пуд. (обычно 15 пуд.),—составляетъ 10.014.000 пудовъ. Если обратиться къ даннымъ Центрального Статистическаго Комитета за трехлѣтіе 1907—1909 г.г., то остатокъ хлѣба, за вычетомъ сѣмянъ на посѣвъ и душевого потребленія, выразится лишь въ 4.058.000 пуд.; тѣ же данныя даютъ къ вывозу 225.000 овса и еще 300.000 пуд. хлѣба, полученнаго отъ перевода картофеля для удобства подсчета на хлѣбъ по нормѣ 4 пуда картофеля = 1 пуду хлѣба; общая же сумма хлѣба, подлежащаго къ отправленію по даннымъ Центрального Статистическаго Комитета, составляетъ 4.583.000 пуд. Среднее изъ этихъ трехъ цифръ и опредѣляетъ вѣроятное количество хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ за предѣлы района дороги, въ размѣрѣ $(5.883.000 + 10.014.000 + 4.583.000) : 3 = 6.826.000$ пуд. или кругло 7.000.000 пуд.

Однако, съ проведеніемъ дороги несомнѣнно долженъ произойти значительный прогрессъ въ области земледѣлія. Оно начнетъ обращаться къ болѣе интенсивнымъ системамъ, слѣдствіемъ чего явится увеличеніе урожайности, исчисленной выше, всего лишь въ 40 пуд. съ десятины. Поэтому, количество свободныхъ остатковъ хлѣба въ районѣ дороги слѣдуетъ признать гораздо болѣе значительнымъ, чѣмъ 7.000.000 пуд. и безъ риска впасть въ нежелательное преувеличеніе можно принять для отправленія съ проектируемой дороги 8.000.000 пуд.

Кромѣ отправленія хлѣба за предѣлы дороги, необходимо ожидать движенія его въ мѣстномъ сообщеніи для пополненія случайныхъ потребностей и для завоза на мельницы и для надобностей г. Старобѣльска, гдѣ потребленіе хлѣба достигаетъ почти 1 милліона пудовъ. Движеніе хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи составляетъ на участкѣ Евстратовка-Мальчевская около 3% общаго отправленія; принимая этотъ коэффициентъ и учитывая нужды Старобѣльска, слѣдуетъ принять движеніе хлѣбныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи въ 1.200.000 пуд.

При разрѣшеніи вопроса о распредѣленіи хлѣбныхъ грузовъ изъ района проектируемой дороги руководящими данными могутъ служить отправка хлѣба участка Евстратовка-Мальчевская, гдѣ 70% направляется къ южнымъ портамъ и 28% по другимъ направленіямъ; считаясь съ этимъ фактомъ, слѣдуетъ принять общій пробѣгъ хлѣба, отправляемаго съ новой дороги, въ среднемъ въ 500 верстъ, а по линіи въ 120 верстъ.

Крупный рогатый скотъ и продукты скотоводства. Не менѣе важную статью перевозокъ проектируемой дороги составятъ живность и продукты скотоводства. Въ запискѣ инженера Данилова на линію Валуйки-Луганскъ можно ожидать около 380 тыс. пуд. крупнаго рогатаго скота. При подсчетѣ грузооборота вѣтви отъ г. Старобѣльска до ст. Рубежное протяженіемъ всего въ 56 верстъ отправленіе скота принято въ 300 тыс. пуд. Имѣя въ виду, что районъ проектируемой дороги захватываетъ нагульные степи, на которыхъ откармливается скотъ, а также прорѣзываетъ и мѣстности съ наиболѣе развитымъ скотоводствомъ, слѣдуетъ принять отправленіе скота въ размѣрѣ 450.000 пудовъ, пре-

имущественно въ Москву. Однако, спросъ на мясо въ Европейской Россіи и увеличивающіяся на него цѣны заставляютъ населеніе обратить вниманіе на эту отрасль хозяйства и есть полное основаніе полагать, что отправки скота должны значительно возрасти противъ 450.000 пудовъ, принятыхъ лишь изъ осторожности.

Въ связи съ отправкой крупнаго рогатаго скота послѣдуетъ и вывозъ въ столицы мяса, въ размѣрѣ, хотя бы до 110.000 пудовъ.

Яйца. Изъ района проектируемой дороги можно ожидать весьма значительныхъ отправокъ яицъ, спросъ на которыя предъявляютъ столичные центры, куда и въ настоящее время, а также и за границу отправляются ихъ значительныя партіи.

Сѣверная часть Старобѣльскаго уѣзда по экспорту этого продукта занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду другихъ пунктовъ, извѣстныхъ этимъ промысломъ, причемъ каждое хозяйство, отпускающее продукты птицеводства, продаетъ не менѣе 500 штукъ яицъ, а показанія корреспондентовъ губернскаго земства выясняютъ, что въ Старобѣльскомъ уѣздѣ 70% всего населенія постоянно занимается этимъ промысломъ. Столь благопріятныя условія даютъ основаніе включить въ отправленіе проектируемой линіи яицъ въ размѣрѣ до 200.000 пуд.; насколько цифра эта является осторожной, видно изъ того, что при подсчетѣ грузооборота вѣтви отъ Старобѣльска на Рубежное, протяженіемъ въ 56 верстъ, принято къ отправленію 100.000 пуд. яицъ. Въ этой же запискѣ о Старобѣльской вѣтви принято отправленіе битой птицы въ столицы въ 80.000 пуд.,—для новой же линіи, протяженіемъ въ 4 раза болѣе этой вѣтви, слѣдуетъ принять, не впадая въ преувеличеніе, лишь 160.000 пудовъ.

Алебастръ, известъ и др. Съ осуществленіемъ проекта постройки новой линіи безусловно разовьются многіе промыслы, находящіеся сейчасъ въ зачаточномъ состояніи, тогда какъ на лицо имѣются всѣ шансы для ихъ развитія и дѣло тормозится лишь отсутствіемъ удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія.

Такъ, вдоль рѣки Айдара, да и вообще по всѣмъ водораздѣламъ Старобѣльскаго уѣзда тянутся мѣловыя горы, добываніе извести съ которыхъ не представляетъ никакого затрудненія и лишь отсутствіе желѣзной дороги задерживаетъ развитіе этого промысла, такъ какъ отдаленность желѣзной дороги дѣлаетъ сбытъ этихъ продуктовъ на сторону невыгоднымъ.

Глины различныхъ сортовъ, встрѣчающіяся въ Старобѣльскомъ уѣздѣ, представляютъ возможность, при удобныхъ путяхъ сообщенія, заняться цементнымъ производствомъ въ широкихъ размѣрахъ. Имѣя въ виду столь значительные ресурсы района дороги въ отношеніи этого рода промысловъ и ту роль, какую сыграетъ проектируемая дорога для ихъ развитія, слѣдуетъ ожидать отправленія алебастра, извести, мѣла, цемента, кирпича, земли и глины въ размѣрѣ, примѣнительно къ цифрамъ примѣрнаго грузооборота, причемъ 25% общаго количества будетъ отправляться за предѣлы линіи, а 75% обращаться въ мѣстномъ сообщеніи; отправленіе минерала и камня изъ осторожности слѣдуетъ принять лишь въ 30% примѣрнаго грузооборота.

Суммируя все изложенное и округляя цифры, можно принять къ отправленію по проектируемой дорогѣ слѣдующія количества грузовъ:

	въ прямомъ сообщеніи.	въ мѣстномъ сообщеніи.
Алебастръ, известъ и цементъ .	70.000 п.	220.000 п.
Изразцы и кирпичъ	30.000 »	90.000 »
Земля и глина	100.000 »	400.000 »
Камни и минералы	300.000 »	900.000 »

С ъ н о. Въ упомянутой уже выше запискѣ инженера Данилова отправленіе сѣна изъ района линіи Валуйки-Луганскъ опредѣлено въ 300.000 пуд. Принимая къ подсчету, изъ осторожности, 250.000 пуд., изъ которыхъ 150.000 пуд. пойдетъ въ ближайшіе районы въ прямомъ сообщеніи, а 100.000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи съ пробѣгомъ по проектируемой линіи въ 100 верстъ.

Лѣсные грузы. Площадь лѣса въ районѣ линіи составляетъ отъ 30—35 тыс. десятинъ. Если считать по принятой для казенныхъ лѣсовъ нормѣ ежегодное пользованіе въ размѣрѣ годовичнаго прироста 0,5 куб. саж. съ десятины лѣсной площади и вѣсь куб. сажени древесины въ 300 пуд., то ежегодный возможный отпускъ изъ лѣсовъ района достигаетъ до 4.500.000 пуд., большая часть которыхъ останется для мѣстныхъ надобностей, а къ поступленію на дорогу можно принять лишь 2.000.000 п. въ мѣстномъ сообщеніи, такъ какъ дрова не выдерживаютъ дальнихъ отправокъ.

Совершенно исключая изъ подсчета показанное въ примѣрномъ отправленіи массовое количество горнозаводскихъ грузовъ и значительныя количества тряпья, москательныхъ товаровъ, земледѣльческихъ орудій, остальные грузы: овощи, масла сѣмянные включимъ въ мѣстное сообщеніе согласно цифрѣ примѣрнаго грузооборота.

Наконецъ, съ линіи нужно ожидать большихъ отправокъ и разныхъ другихъ грузовъ, какъ то: лошадей и мелкаго скота, жмыховъ, сала, кожъ и др. Оправленіе этихъ грузовъ слѣдуетъ считать, какъ обыкновенно, въ 5% отъ поименованныхъ; всѣ изложенные подсчеты опредѣляютъ таблицы IX и XI отправленія и мѣстнаго сообщенія новой линіи.

В. Прибытіе въ районъ дороги.

Что касается грузовъ прибытія, то рассматриваемый районъ по зажиточности населенія стоитъ довольно высоко даже и среди другихъ уѣздовъ вообще богатаго юга; поэтому обычно принимаемая статистикою норма душевого потребленія предметовъ первой необходимости можетъ быть въ данномъ случаѣ нѣсколько увеличена. Въ дальнѣйшихъ подсчетахъ количество населенія въ районѣ дороги, согласно первой части записки принято кругло въ 420.000 душъ.

Умножая количество населенія на извѣстныя нормы и въ то же время принимая во вниманіе примѣрный грузооборотъ, получится таблица прибытія грузовъ на проектируемую дорогу (см. таблицу X).

Первенствующее мѣсто между грузами, принятыми по прибытію въ районъ дороги, являются уголь и лѣсные грузы.

Несомнѣнно, что по самой линіи будетъ мѣстное потребленіе угля, какъ частными лицами, такъ и для нуждъ самой дороги; уже въ настоящее время всѣ населенные пункты къ сѣверу отъ Луганска до Старобѣльска отапливаются каменнымъ углемъ, доставляемымъ гужевымъ транспортомъ изъ Луганска; одинъ г. Старобѣльскъ потребляетъ около 1½ милліона пудовъ угля; въ общемъ же размѣръ угля на проектируемую линію подсчитанъ Старобѣльской Управой въ 4.180.000 пуд.; примѣрный же грузооборотъ указываетъ 6.531.000 пуд.; къ подсчету надлежитъ включить 6.000.000 пуд., каковое количество необходимо для обслуживания района дороги.

Количество брикетовъ, кокса, по прибытію принято, изъ осторожности, лишь въ 50% отъ коэффиціента сосѣднихъ дорогъ, т. е. кругло 2.800.000 пуд. брикетовъ и 450.000 пуд. кокса.

Совершенно не принимая къ учету руду, показанную въ примѣрномъ

грузооборотъ въ 15.698.000 пуд., надлежитъ сократить прибытіе соли съ 3.890.000 пуд. до размѣровъ, приблизительно потребныхъ для населенія, т. е. до 400.000 пуд., а равно и сократить до 50%, изъ осторожности, нѣкоторые грузы, исчисленные въ примѣрномъ грузооборотѣ нѣсколько въ повышенномъ размѣрѣ, такъ какъ во взятыхъ для сравненія участкахъ для прибытія этихъ грузовъ имѣются исключительно благопріятныя условія.

С. Т р а н з и т ъ.

Кромѣ мѣстныхъ грузовъ слѣдуетъ ожидать къ перевозкѣ по проектируемой линіи транзитныхъ грузовъ, т. е. тѣхъ грузовъ, которые перевозятся уже въ настоящее время по существующимъ дорогамъ, но для которыхъ направленіе по новой желѣзной дорогѣ представляетъ болѣе кратчайшее разстояніе. Всѣ такіе грузы зарегистрированы въ желѣзнодорожныхъ статистическихъ отчетахъ, изъ которыхъ и выбраны для настоящей справки и сгруппированы въ таблицѣ XII.

Принимая, однако, во вниманіе естественное развитіе движенія въ пятилѣтній періодъ съ 1909 г., за который взяты для подсчета статистическія данныя, — по 1914 г., когда можетъ послѣдовать начало эксплуатаціи проектируемой линіи, — слѣдуетъ допустить нѣкоторое увеличеніе количества ожидаемыхъ перевозокъ, а именно: принять ежегодный приростъ, изъ осторожности лишь, въ 4% или за пять лѣтъ въ 20%.

На основаніи указанныхъ методовъ подсчета размѣры грузового движенія малой скорости и соотвѣтствующаго ему валового дохода для линіи Валуйки-Луганскъ выражаются слѣдующими цифрами:

Родъ перевозокъ.	Количество пудовъ въ тысячахъ.	Количество пудо-верстъ въ тысячахъ.	Выручка въ рубляхъ.
Отправленіе.	10.660	1.236.000	374.464
Прибытіе	23.355	3.158.600	643.338
Мѣстное сообщеніе.	4.360	436.000	137.276
Транзитъ.	12.505	2.751.100	421.794
Итого.	50.880	7.581.700	1.576.872
Отъ естественнаго прироста въ 20% къ 1914 году . .	10.176	1.516.340	315.374
Всего.	61.056	9.098.040	1.892.246

Валовой доходъ.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія надлежитъ принять по обычной нормѣ въ 1.500 рублей съ версты, т. е. для всей линіи 330.000 руб.; разнаго рода доходы, несвязанные съ движеніемъ, также слѣдуетъ при-

нять по установленной нормѣ въ 300 руб. съ версты, а для всей линіи 66.000 руб. Такимъ образомъ, общій валовой доходъ проектируемой линіи составитъ $1.892.246 + 330\,000\text{ р.} + 66.000\text{ р.} = 2.288.246\text{ р.}$, т. е. на версту 10.401 руб.

Эксплоатаціонный расходъ.

Соотвѣтственно выяснившемуся для всей линіи грузообороту по количеству пудо-верстѣ, опредѣлится необходимое для совершенія этихъ перевозокъ количество поѣздо-верстѣ при средней нагрузкѣ товарнаго поѣзда въ 15.000 пуд. въ слѣдующемъ размѣрѣ:

$$\frac{9.098.040.000}{15.000} = 606.536$$

Къ этому надлежитъ прибавить 5% на хозяйственное движеніе, т. е. 30.327 поѣздо-верстѣ.

Число пассажирскихъ поѣздо-верстѣ соотвѣтственно составитъ $(2 \times 365 \times 220) = 160.600$.

Итого всего поѣздо-верстѣ 797.463.

Считая средній расходъ на поѣздо-версту въ 75 коп., получится расходъ, зависящій отъ движенія въ размѣрѣ 598.097 руб.

Расходы, независящіе отъ движенія приняты въ 2.600 руб. съ версты или въ 572.000 руб. для всей линіи, но слѣдуетъ имѣть въ виду, что эта цифра можетъ быть значительно понижена, такъ какъ на проектируемой дорогѣ не будетъ расходовъ, связанныхъ съ содержаніемъ центральныхъ управленій.

Тоимъ образомъ, общій эксплуатационный расходъ составляетъ $(598.097\text{ руб.} + 572.000\text{ руб.}) = 1.170.097\text{ руб.}$ или 5.318 руб. на версту.

Чистая прибыль отъ эксплуатации опредѣлится разностью въ $(2.288.246\text{ руб.} - 1.170.097\text{ руб.}) = 1.118.149\text{ руб.}$

Финансовые результаты.

Средняя стоимость проектируемой линіи, по произведеннымъ техническимъ изысканіямъ, вмѣстѣ со стоимостью подвижного состава выражается въ 60.000 руб., на версту, каковую сумму составляетъ: 48.000 руб. строительная стоимость и 12.000 руб. подвижной составъ.

При такихъ условіяхъ необходимый капиталъ для постройки составитъ 13.200.000 руб.

При 2-хъ лѣтнемъ срокѣ постройки при условіи выпуска $4\frac{1}{2}\%$ облигацій, гарантированныхъ Правительствомъ, нарицательный капиталъ выразится (считая реализацію 94 за 100 и 8% за время постройки, 0,5% на расходы по выпуску облигацій и 1,5% на гербовый сборъ)

. 15.714.200 „

2% въ запасный капиталъ 23.400 „

5% купонный налогъ на проценты по облигаціямъ 39.856 „

Ежегодные платежи % и погашенія, считая для

Общества Юго-Восточныхъ ж. д. по 5,35% 840.709 „

Такимъ образомъ, результаты эксплуатации самой линіи выразятся для Общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ прибылью въ $(1.118.149\text{ р.} - 903.965\text{ р.}) = 214.184\text{ руб.}$