

656.2 (00)

К 78



ЕКАТЕРИНИНСКАЯ ЖЕЛЪЗНАЯ ДОРОГА.



КРАТКІЙ ОБЗОРЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ И ПОСТЕПЕННАГО РАЗВИТИЯ

КАЗЕННОЙ

ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ

за время десятилѣтняго ея существования со дня открытия ея для эксплоатациі

18 мая 1884 г.,

— * —

ЕКАТЕРИНОСЛАВЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное Товарищество „Печатня С. Н. Яковлева“.

1894.

Оглавление.

	<i>Cтр.</i>
1. Краткій обзоръ	2
2. Сводъ результатовъ эксплоатациі:	
Таблица I Протяженіе главнаго пути, размѣры перевозокъ, расходъ и доходъ дороги	16—17
Таблица II Подвижной составъ	18—19
Таблица III Стоимость дороги	20—21
Таблица IV Сравненіе по годамъ чистаго дохода, выраженнаго въ общей суммѣ и въ $\%/\%$ на затраченный капиталъ	20—21
Таблица V Сравненіе среднихъ тарифовъ по перевозкамъ частныхъ грузовъ малой скорости на Екатерининской и другихъ дорогахъ	22—23
Таблица VI Количество перевезенныхъ грузовъ по годамъ, съ выѣленіемъ главныхъ грузовъ	24—25
Таблица VII Сравненіе дѣятельности Екатерининской дор. съ таковой же другихъ дорогъ по отчетнымъ даннымъ за 1892 годъ	26—28
3. Схематическое изображеніе количества перевозки по дорогѣ грузовъ (II чер.).	
4. Планъ Екатерининской и примыкающихъ къ ней желѣзныхъ дорогъ.	

КРАТКІЙ ОБЗОРЪ

дѣятельности и постепеннаго развитія казеннай Екатерининской желѣзной дороги за время десятилѣтняго ея существованія со дня открытия ея для эксплоатациіи,

18 Мая 1884 года,

На основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго положенія Комитета Министровъ отъ 20 Февраля 1881 г. въ Маѣ мѣсяцѣ того-же года было приступлено къ сооруженію Екатерининской (первоначально названной Криворогской) жел. дороги и за окончаніемъ постройки ея при недодѣлкахъ, непрепятствовавшихъ правильному по ней движению пасажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, названная дорога была открыта для эксплоатациіи съ 18 Мая 1884 года.

Такимъ образомъ 18 Мая 1884 года минуло десятилѣтіе эксплоатациіи Екатерининской ж. дороги.

Необходимость проведенія жел. дороги по мѣстности, по которой пролегаетъ нынѣ Екатерининская дорога, ощущалось гораздо раньше ея осуществленія. Еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ мѣстный землевладѣлецъ Александръ Николаевичъ Поль, обратившій вниманіе на обнаруженныя богатыя залежи желѣзной руды въ мѣстности около мѣстечка Кривой-Рогъ Херсонской губерніи и образовавшій, для разработки этой руды, компанію капиталистовъ, явился инициаторомъ ходатайствъ передъ Правительствомъ о постройкѣ желѣзной дороги, которая могла бы соединить каменноугольные рудники Донецкаго бассейна съ указанными залежами желѣзной руды и дала-бы этимъ грузамъ выходъ на западъ, примкнувъ къ одной изъ ближайшихъ станцій Харьково-Николаевской жел. дороги.

А. Н. Поль, указывая въ своемъ ходатайствѣ на неисчерпаемыя въ краѣ богатства разнаго рода минераловъ, скрытыхъ въ нѣдрахъ земли, предрекаль блестящую сему краю будущность въ промышленно заводскомъ отношеніи. Но ходатайства Поля въ первое время не имѣли успѣха, вслѣдствіе сомнѣній въ то время Правительства въ достаточной доходности проектированной дороги.

Между тѣмъ природныя богатства края, какъ въ горнопромышленномъ, такъ и въ сельскохозяйственномъ отношеніяхъ, настоятельно требовали устройства удобныхъ путей сообщенія, почему вслѣдь за А. Н. Полемъ, выступило, съ ходатайствомъ передъ Правительствомъ о постройкѣ желѣзной дороги, Екатеринославское Губернское Земское Собраніе. Оно хлопотало главнымъ образомъ о соединеніи стан-

ції Екатеринославъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги (нынѣ Нижнеднѣпровскъ) со станціей Казанка Харьково-Николаевской жел. дороги.

Межу разными доводами, которые приводились названнымъ земскімъ собраниемъ въ защиту проектируемой имъ жел. дороги, указывалось, между прочимъ, на значительныя жизненныя силы края. Екатеринославская губернія, по заявлению Земскаго Собрания, принадлежала всегда къ числу такихъ мѣстностей Россіи, которая, будучи предоставлены самимъ себѣ и собственнымъ производительнымъ силамъ, безъ всякой посторонней помощи, постоянно выказываютъ твердость и прогрессивность своей жизненности. Названная губернія ежегодно выдѣляла большія суммы на устройство шоссе на Крымскомъ полуостровѣ, хотя сама страдала отсутствиемъ удобныхъ путей сообщенія; во время Крымской войны всѣ города и селенія Екатеринославской губерніи служили главными продовольственными пунктами для всей арміи и естественными лазаретами для больныхъ и раненыхъ воиновъ; въ губерніи часто бывали неурожай хлѣбовъ, иногда по три года сряду и государству ни разу не приходилось идти на помощь мѣстному населенію; наконецъ, жизненныя силы губерніи выражались также въ количествѣ и исправности поступленія прямыхъ и косвенныхъ налоговъ въ пользу государственной казны и мѣстного самоуправления. Кромѣ естественныхъ богатствъ Екатеринославской губерніи, обеспечивающихъ проектируемой дорогѣ, необходимый для я существованія,— доходъ, въ ходатайствѣ земскаго собранія указывалось на городъ Екатеринославъ, который обѣщалъ сдѣлаться крупнымъ центромъ для перерабатывающей промышленности и въ то время уже изготавлять для вывоза за предѣлы города до 1.500.000 пудовъ муки.

Въ виду такого ходатайства Екатеринославскаго земства и повторенія ходатайствъ того-же А. Н. Поля, правительство рѣшилось наконецъ, удовлетворить потребностямъ края и 22 Апрѣля 1875 года быть ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ проектъ желѣзнодорожнаго пути въ видѣ двухъ отдѣльныхъ участковъ:

1) отъ станціи Хацепетовки, строющейся въ то время Донецкой Каменноугольной жел. дороги, до станціи Синельниково Лозово-Севастопольской жел. дороги и

2) отъ г. Екатеринослава, чрезъ мѣстечко Кривой-Рогъ, до ст. Казанка Харьково-Николаевской дороги.

Проекту этому однако небыло суждено скоро осуществиться: наступившая война 1877—1878 годовъ, сосредоточившая на себѣ всѣ заботы Правительства, заставила отодвинуть на задній планъ всѣ другіе интересы внутренней политики. По окончаніи же войны проектъ постройки указаннаго желѣзнодорожнаго пути былъ совершенно забытъ.

и новыя ходатайства А. Н. Поля долгое время оставались безуспешными и только наступившій затмъ рядъ неурожайныхъ годовъ въ Екатеринославской губерніи и необходи́мость доставить голодающему населенію средства къ прокормленію себя, подало правительству мысль приступить къ постройкѣ, испрашиваемой А. Н. Полемъ и Екатеринославскимъ земствомъ, желѣзной дороги.

Послѣ составленія съ этою цѣлью нѣсколькихъ проектовъ направления проектируемой дороги,—былъ выбранъ тотъ, по которому Екатериинская дорога и была построена, а именно: отъ станціи Ясиноватой Донецкой желѣзной дороги до станціи Синельниково Лозово-Севастопольской ж. дороги, съ примыканіемъ такимъ образомъ къ Екатеринославской вѣтви этой дороги съ востока,—и отъ оконечнаго пункта той-же вѣтви—станціи Екатеринославъ, на лѣвомъ берегу р. Днѣпра (нынѣ станція Нижнеднѣпровскъ), съ переходомъ черезъ р. Днѣпръ мостомъ отверстіемъ въ 585 сажень,—до станціи Долинской Харьково-Николаевской ж. дороги.

Въ виду главной цѣли постройки означенной дороги, для перевозки желѣзной руды и другихъ минеральныхъ богатствъ мѣстности близь мѣстечка Кривой-Рогъ, этой дорогѣ первоначально присвоено было название Криворогская, но затмъ она была переименована въ Екатериинскую, въ память Императрицы Екатерины II, въ парствованіе которой былъ присоединенъ къ Россіи Новороссійскій край.

Сооруженіе дороги производилось, подъ главнымъ руководствомъ Министра путей сообщенія, распоряженіемъ Временнаго Управления по постройкѣ Криворогской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ и подвѣдомственныхъ ему Начальниковъ работъ:—дороги и—моста чрезъ р. Днѣпръ, при участіи Государственного Контроля въ ревизіи операций по постройкѣ дороги.

Первоначально, т. е. до открытия эксплоатации дороги, было построено главнаго пути и вѣтвей всего 470,60 верстъ, а именно:

а) Главнаго пути два участка:

Восточный,—отъ ст. Ясиноватая Донецкой дороги до ст. Синельниково Лозово-Севастопольской ж. дороги,—протяженіемъ 206,732 версты.

Западный,—отъ станціи Нижнеднѣпровскъ Лозово-Севастопольской ж. дороги до станціи Долинская Харьково-Николаевской ж. дороги,—протяженіемъ 227,50 верстъ.

Вѣтвей:

1) *Юзовская*,—отъ станціи Авдѣевка до станціи Юзово Донецкой дороги—протяженіемъ 12,70 версты.

2) *Соединительная*,—между станціей Синельниково Лозово-Сева-

стопольской дороги и постомъ № 2 на восточномъ участкѣ Екатерининской ж. дороги,—протяженiemъ 2,54 версты.

3) *Кайдакская*,—отъ станціи Екатеринославъ къ пристани на берегу р. Днѣпра у селенія Кайдаки,—протяженiemъ 4 версты.

4) *Каменская*,—отъ станціи Запорожье до шпального завода на берегу р. Днѣпра (нынѣ станція Тритузная),—протяженiemъ 9,718 вер.

5) *Саксаганская*,—отъ станціи Кривой-Рогъ (нынѣ Долгинцево) до станціи Саксагань (нынѣ Карнаватка),—протяженiemъ 7,410 верстъ. Эта вѣтка соединяла главную линію съ рудникомъ желѣзной руды, эксплуатируемымъ обществомъ Криворогскихъ рудъ.

Сверхъ того было построено станціонныхъ путей 100,287 верстъ.

Такимъ образомъ, до открытия эксплоатациі Екатерининской ж. дороги, всего на ней было построено 570,887 верстъ путей.

Вся стоимость дороги, протяженiemъ въ 470,60 верстъ, до открытия эксплоатациі, составляла сумму 30.900.367 р. 09 к.

Исходя изъ указанной цифры общей стоимости дороги, одна верста этой дороги обошлась въ среднемъ:

со включенiemъ стоимости Днѣпровскаго

моста.	30.900.367,09	
	470,60	= 65.661 р. 62 к.

за исключениемъ стоимости сего

моста.	30.900.367,09 — 3.963.020,55	
	470,60	= 57.240 р. 43 к.

Не смотря на почти общее недовѣріе къ будущей доходности Екатерининской дороги, уже въ первый годъ ея эксплоатациі (за 7 мѣсяцевъ и 12 дней 1884 года) валовая выручка отъ перевозки пассажировъ и грузовъ почти покрыла расходы по эксплоатациі дороги, включая въ томъ числѣ и расходы на содержаніе мѣстнаго учрежденія Государственного Контроля дороги (дефицитъ оказался лишь въ 9049 р. 92 к.—см. таб. I и IV прилагаемаго свода результатовъ эксплоатациі). Въ слѣдующемъ же 1885 году дорога дала значительный чистый доходъ, выразившійся въ суммѣ 245.692 р. 49 к. и за симъ чистый доходъ дороги, какъ показываетъ таблица I, прогрессивно съ каждымъ годомъ возрастая, достигъ на 8-мъ году эксплоатациі дороги 2.614.194 р. 25 к., что составляетъ 6,37% чистой прибыли на затраченный капиталъ*).

Столь быстрому возрастанию доходности Екатерининской дороги послужили три главнѣйшия причины:

*) Въ слѣдующемъ 1892-мъ году чистый доходъ нѣсколько понизился вслѣдствіе произведенныхъ значительныхъ экстренныхъ расходовъ 169.626 р. 53 к. по случаю холерной эпидеміи.

1) Богатыя количествомъ, а въ особенности качествомъ, залежи криворогской желѣзной руды съ одной стороны и близость Донецкаго каменного угля—съ другой, вызвали, за время 10-ти лѣтняго существованія Екатерининской жел. дороги,—постройку въ раionѣ этой дороги новыхъ большихъ заводовъ чугунно-и сталелитейныхъ, желѣзодѣлательныхъ и рельсопрокатныхъ, а именно:

1) *Каменской* заводъ Южно-Русского Днѣпровскаго Металлургического Общества при станціи Тритузной.

2) *Александровский* заводъ Брянскаго Общества близъ станціи Екатеринославъ.

3) *Гданцевский* заводъ—Общества Криворогскихъ рудъ возлѣ станции Кривой-Рогъ,

и 2-хъ второстепенныхъ близъ станціи Екатеринославъ:

4) Трубопрокатный заводъ *Шодуара* и

5) Заводъ *Гантике*, изготавляющій скрѣпленія, проволоку, гвозди, болты и др. издѣлія.

Безспорно, что постройка поименованныхъ заводовъ, съ одной стороны, и существовавшій уже, возлѣ станции Юзово, заводъ Новороссийскаго Общества, съ другой, послужили главнѣйшими источниками доходности дороги.

Уже въ 1886 году, при самомъ началѣ постройки двухъ первыхъ поименованныхъ выше заводовъ, сразу поднялась доходность дороги: чистый доходъ въ указанномъ году (см. таб. I и IV) выразился всего въ суммѣ 329.632 р. 80 к., тогда какъ въ слѣдующемъ 1887 году онъ достигъ уже 876.764 р. 50 к., т. е. приростъ доходности составилъ 547.131 р. 79 к.

За симъ, по открытии дѣйствія этихъ заводовъ, приростъ доходности дороги выразился еще рѣзче, а именно въ 1888 году, чистый доходъ дороги былъ 1.174.112 р. 17 к., а въ 1889 году онъ поднялся до 1.954.745 р. 02 к.. т. е. приростъ выразился суммою 780.632 р. 85 к.

2) Географическое положеніе Екатерининской дороги, служащей кратчайшимъ путемъ для слѣдованія грузовъ изъ Донецкаго района въ Юго-Западный край,—съ одной стороны, и пониженіе тарифовъ на уголь и соль, при отправкахъ этихъ грузовъ со станций Донецкой дороги, въ обходъ черезъ Екатерининскую дорогу, на станціи дорогъ Фастовской, Юго-Западныхъ и дорогъ Царства Польскаго,—съ другой стороны, послужили причиной того, что значительное количество грузовъ, слѣдовавшихъ ранѣе съ Донецкой дороги, черезъ Краматоровку и Мерефу на западъ и юго-западъ,—направились чрезъ Екатерининскую дорогу.

3) До постройки Екатерининской дороги, за отсутствиемъ удобныхъ путей сообщенія для вывоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ

края, разрабатывалась, подъ посѣвъ зерновыхъ хлѣбовъ, весьма небольшая часть удобныхъ земель, съ открытиемъ же Екатерининской желѣзной дороги, запашка, ежегодно увеличиваясь, возросла въ теченіи 10 лѣтъ существованія этой дороги до 450%, размѣра запашки начала восьмидесятыхъ годовъ. Изъ статистическихъ данныхъ о перевозкѣ грузовъ го Екатерининской дор. видно (см. таб. VI), что въ первые годы открытія дороги перевозка хлѣба не превышала 2.000.000 пудовъ, къ концу же 10-ти лѣтія эксплоатациіи дороги перевозка этого груза достигла уже до 22,600,000 пудовъ въ годъ.

На увеличеніе перевозки грузовъ по дорогѣ, а отсюда и увеличеніе ея доходности, кромѣ вышеуказанныхъ трехъ причинъ, имѣла вліяніе еще постройка, на весьма выгодныхъ для казны условіяхъ, двухъ новыхъ вѣтвей:

1) Богодуховская вѣтвь (въ 1888 г.) протяженіемъ 20,120 верстъ отъ станціи Ясиноватой къ каменноугольнымъ копямъ Богодуховскаго и Кальміусского районовъ съ подъѣздными къ ней вѣтвями: казенною Кальміусскою вѣтвью (въ 1889 г.) и нѣсколькими частными вѣтвями,

и 2) продолженіе Саксаганской вѣтви (въ 1893 году) отъ ст. Карнаватка къ желѣзнымъ рудникамъ Криворогскаго района,—протяженіемъ 16,5 верстъ, съ подъѣздными и нагруженными вѣтвями.

Богодуховскій участокъ построенъ согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 6 Августа 1888 года положенія Комитета Министровъ, на слѣдующихъ основаніяхъ. Согласно договора, заключеннаго между Управлениемъ Екатерининской дороги и владѣльцами Богодуховскихъ копей, послѣдними было внесено на сооруженіе названнаго участка 300.000 р. съ тѣмъ, чтобы капиталъ этотъ былъ возмѣщенъ владѣльцамъ съ 6-ю годовыми, на сей капиталъ, процентами изъ будущихъ доходовъ по эксплоатациіи участка.

Участокъ этотъ былъ открытъ для перевозки грузовъ 11 Декабря 1888 г. и съ этого числа по 1 Января 1894 года далъ валового дохода 1.728.842 р. 80 к.

Стоимость расходовъ эксплоатациіи участка за тотъ же періодъ времени выразилось въ суммѣ 764.383 р. 72 к.

Возвращено владѣльцамъ:
капитальной суммы.... 300,000 р.—к.
и 6% на капиталъ 64.071 р. 81 „ 454.271 „ 81 „

Исполнено новыхъ
работъ на сумму..... 233.805 „ 00 „ 1.362.260 „ 53 „

Осталось въ пользу казны чистой прибыли.... 366.582 „ 27 „

Такимъ образомъ постройка Богодуховскаго участка, безъ всякой затраты со стороны казны, при-

несла Екатерининской дорогѣ за 5 лѣтъ эксплоатации:

а) Капиталъ 366.582 „ 27 „
б) Участокъ желѣзной дороги, протяженіемъ въ 20,120 верстъ, постройка которой ничего не стоила казнѣ и приносящей ежегоднаго дохода по даннымъ 1893 года, валоваго 439.000 руб. и чистаго 138.000 рублей.

в) Новаго груза для главной линіи Екатерининской дороги около 100,000,000 пудовъ (преимущественно угля).

Въ то же время эта вѣтвь дала возможность удобнаго вывоза свыше 30.000.000 пудовъ въ годъ (по даннымъ 1893 года) каменнаго угля, добываемаго въ прилегающей къ вѣтви мѣстности и способствовала тѣмъ къ уменьшенію шансовъ на повтореніе угольныхъ кризисовъ, крайне тяжелыхъ и вредныхъ для заводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ краѣ,

Продолженіе Саксаганской вѣтви было построено, согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 1 Марта 1891 года положенія Комитета Министровъ. Постройка была начата въ Сентябрѣ 1891 года, — перевозка частныхъ грузовъ, при временномъ движениі, начата въ Ноябрѣ 1892 года, правильное же движеніе пассажировъ и товарныхъ поѣздовъ открыто 14 Ноября 1893 года.

Рельсы и скрѣпленія, потребныя для постройки сей вѣтви, были поставлены Обществами: Южно-Русскимъ Днѣпровскимъ Металлургическимъ, Новороссійскимъ и Брянскимъ безвозмездно, въ равныхъ частяхъ.

На постройку вѣтви ассигновано было правительствомъ 405,000 р., изъ коихъ израсходовано 390.132 р. 49 к.

Во время постройки продолженія Саксаганской вѣтви, при временномъ движениі до открытия, 14 Ноября 1893 года, сего продолженія для правильной эксплоатации, по построеннымъ частямъ означенаго продолженія, перевезено 13.853.960 пудовъ частныхъ грузовъ (главнымъ образомъ желѣзной руды), что дало валоваго дохода 93.356 р. 50 к., а за исключеніемъ изъ сего расходовъ эксплоатациі, считая по числу сдѣланныхъ 11.490 поѣздо-верстъ по 1 р. 54 к. за каждую поѣздо-версту, чистаго дохода получилось примѣрно около 93.356 р. 50 к. — 11.490 × 1,54 = 75.661 р. 90 к.

Въ первые 10 мѣсяцевъ 1894 года (съ 1 Января по 1 Ноября) перевезено по вновь построеному продолженію Саксаганской вѣтви, частныхъ грузовъ всего 28.549.398 пудовъ, что дало, судя по необрезаннымъ еще контролемъ даннымъ, около 224.365 рублей

Принимая въ соображеніе расходы на версту въ годъ по содер-

жанию Екатерининской жел. дороги за 1893 годъ, опредѣляющіеся изъ данныхъ таблицы I, суммою

$$\frac{4.574.177 + 219.694,23 + 75.399,77}{492} = 9897,5 \text{ руб.}$$

стоимость содержанія 16,5 верстъ Саксаганской вѣтви за 10 мѣсяцевъ 1894 года опредѣлится въ примѣрной суммѣ:

$$\frac{9897,5 \times 16,5 \times 10}{12} = 136.090 \text{ руб.}$$

Такимъ образомъ чистый доходъ вновь построенного продолженія Саксаганской вѣтви за 10 мѣсяцевъ опредѣлится примѣрно: суммою:
 $224.365 - 136.090 = 88.275$ р. или за годъ суммою $\frac{88.275 \times 12}{10} = 105.930$ р.

Принимая въ соображеніе, что въ виду увеличивающейся потребности для заводовъ желѣзной руды, перевозка ея должна ежегодно возрастать, надо полагать, что расходы на постройку продолженія Саксаганской вѣтви будутъ покрыты ея доходами въ теченіи 3 лѣтъ.

Несмотря на высокій ростъ доходности Екатерининской дороги, доходность эта увеличивается въ меньшей пропорціи сравнительно съ увеличеніемъ перевозки по дорогѣ грузовъ,—чего не замѣчается на другихъ желѣзныхъ дорогахъ. Происходитъ это оттого, что главнѣйшими грузами Екатерининской дороги являются, за исключеніемъ хлѣба и отчасти желѣза, малоцѣнны грузы (уголь, желѣзная руда и камень (флюсы) см. таб. VI) которые перевозятся по весьма низкимъ тарифамъ. Изъ таблицы V видно, что средній тарифъ на Екатерининской дорогѣ является самымъ низкимъ по сравненію съ таковыми на всѣхъ остальныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Перевозка главнѣйшихъ грузовъ Екатерининской дороги увеличивается, какъ это видно изъ приложенныхъ къ таблицѣ VI схематическихъ изображений,—вообще въ огромныхъ размѣрахъ. Исключение изъ сего составляетъ лишь соль, перевозка которой въ 1893 г. совершенно упала, вслѣдствіе отмѣны специального тарифа, дававшаго возможность перевозить Днепропетровскую соль въ обходъ черезъ Екатерининскую дорогу и засимъ замѣчается еще некоторое временное паденіе перевозки угля въ 1888 году (по случаю бывшаго угольного кризиса) хлѣба въ 1890 году (по случаю неурожая) и лѣса въ 1891 году (на перевозку лѣса всегда отражается неурожай). Усматриваемый изъ таблицы VI и приложенныхъ къ ней схемъ громадный ростъ перевозки грузовъ —(въ 1-й годъ эксплоатации перевезено 12.028.527, а въ 10-й годъ уже 196.982.876 пуд.)—вызывалъ ежегодно значительныя (см. таблицу III) затраты (за счетъ особыхъ кредитовъ) на улучшеніе пропускной и провозной способности дороги, хотя затраты эти не всегда соответствовали росту дѣятельности дороги, далеко неудовлетворяя всѣмъ ея

потребностямъ. Въ 1892 году явилась, наконецъ, неотложная, для возможности перевозки столь значительного количества грузовъ,—потребность постройки втораго пути на восточномъ участкѣ Екатерининской желѣзной дороги.

Въ 1892 году разрѣшены были къ производству работы по устройствѣ втораго пути на болѣе трудной части восточнаго участка отъ ст. Демурино до ст. Синельниково на протяженіи 91 версты, при смягченіи подъемовъ изъ 0,008 до 0,006 въ направлениі главнаго грузоваго движения съ востока на западъ, съ устройствомъ при томъ обходнаго варіанта на протяженіи 9 верстъ и постройкой 3-хъ большихъ мостовъ съ отверстіями въ 15, 20 и 50 саж., при чёмъ для смягченіи уклона пришлось приподнимать на 1 сажень мостъ отверстиемъ 15 саж., подъ старымъ (первымъ) путемъ.

Эти работы, весьма затруднительныя при сохраненіи густаго на дорогѣ движения, производились однако безъ всякаго для сего движения стѣсненія. Онѣ были начаты осенью 1892 года и окончены лѣтомъ 1894 года.

Продолженіе втораго пути на осталнй части восточнаго участка между станціями Ясиноватая и Демурино рѣшены въ принципѣ къ производству въ теченіи 1894 и 1895 годовъ, при чёмъ на отпущеній на 1894 годъ для сихъ работъ кредитъ,—оконченъ и открытъ къ 15 Ноября 1894 года, для движения поездовъ, второй путь между станціями Гришино и Демурино, на осталномъ же протяженіи къ тому же сроку окончены всѣ земляныя работы и 50% работъ по уширению искусственныхъ сооруженій и по балластировкѣ, такъ что, при получении рельсы и скрѣпленій весною 1895 года, второй путь и на этомъ протяженіи можетъ быть оконченъ въ началѣ лѣта того же года.

Въ зависимости отъ быстро возрастающаго движения на дорогѣ требуется въ скорѣйшемъ времени усилить пропускную способность западнаго участка Екатерининской дороги, для чего, управлениемъ дороги, сдѣлано представление о необходимости устройства для сего втораго пути между станціями Екатеринославъ и Долгинцево или, вмѣсто сего, о продолженіи Саксаганской вѣтви до станціи Любомировка и устройствѣ втораго пути отъ сей станціи до станціи Екатеринославъ.

Вслѣдствіе же крайней необходимости увеличенія, на сколько возможно скорѣе, пропускной способности западнаго участка,—было исходатайствовано разрѣшеніе на устройство въ 1894 году на западномъ участкѣ 4-хъ дополнительныхъ разъѣздовъ и укладку четвертыхъ разъѣздныхъ путей на 5 станціяхъ, каковые работы окончены къ 10 Ноября 1894 года.

По тѣмъ же причинамъ, необходимости удовлетворенія быстрому

росту движенія, произведено за послѣднее время (1892—1894 г.) много дополнительныхъ работъ по развитию станцій, усиленію водоснабженія, развитию мастерскихъ, устройству жилыхъ помѣщеній и проч. и имѣется въ виду производство значительного количества подобныхъ же работъ въ ближайшіе годы.

Для большей наглядности и сужденія о дѣятельности и постепенномъ развитіи Екатерининской ж. дороги за 10 лѣтъ ея эксплоатации, результаты и данные по сему предмету собраны въ видѣ прилагаемыхъ при семъ таблицъ за №№ съ I по VII, постепенный же ростъ перевозимыхъ главныхъ грузовъ наглядно показанъ въ схематическихъ изображеніяхъ, составляющихъ приложение къ таблицѣ VI-й.

Благопріятные результаты десятилѣтней эксплоатации Екатерининской дороги показываютъ, что ростъ дѣятельности этой дороги не только не остановился, но долженъ продолжаться въ такихъ же значительныхъ размѣрахъ еще многіе годы. Причиною тому являются громадныя минеральныя богатства края и удобство и выгодность эксплоатированія ихъ при существованіи Екатерининской ж. дороги.

Если Екатерининская дорога приноситъ значительный доходъ казнѣ, то съ другой стороны постройка ея принесла и многочисленныя выгоды краю.

Заводская промышленность растетъ въ раіонѣ Екатерининской дороги съ каждымъ годомъ. Кромѣ существующихъ въ краѣ вышеуказанныхъ metallургическихъ заводовъ: Каменскаго, Александровскаго и Гданцевскаго и существовавшаго еще до постройки Екатерининской дороги завода Новороссійскаго Общества въ Юзовѣ, построенъ и пущенъ въ дѣйствие въ 1894-мъ году желѣзодѣлательный и рельсопрокатный заводъ при станціи Дружковка К.-Х.-Азовской ж. дороги, получающій желѣзную руду изъ Криворогскаго района,—предвидится постройка еще одного такого же завода,—для производства желѣза высшихъ сортовъ при замѣнѣ каменнаго угля древеснымъ, каковой предположено для сего получать изъ Полѣсся сплавомъ по Днѣпру. Сверхъ указанныхъ крупныхъ заводовъ въ раіонѣ дороги возникло нѣсколько второстепенныхъ передѣлочныхъ и другихъ заводовъ для производства инструментальной стали для изготошенія инструментовъ, потребныхъ для мѣстныхъ рудниковъ,—для производства сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій,—кирпича изъ угольнаго шлака, для добыванія и промывки фарфоровой глины и проч.

Независимо сего, за время 10-ти лѣтняго существованія Екатерининской дороги, построено въ г. Екатеринославѣ и вблизи нѣкоторыхъ станцій 24 паровыхъ мельницы, способныхъ перемолоть до 35

милліоновъ пудовъ муки. Стоимость земли въ районѣ Екатерининской дороги возрасла болѣе чѣмъ въ 3 раза. Городъ Екатеринославъ сталъ центромъ промышленности Юга Россіи; изъ второстепеннаго Губернскаго города онъ, по торговымъ оборотамъ, сталъ соперничать съ Харьковомъ и недалеко то время, когда Екатеринославъ въ этомъ отношеніи превзойдетъ г. Харьковъ. Слѣдующія цифры наглядно показываютъ ростъ города: во время постройки Екатерининской дороги городскихъ сборовъ въ Екатеринославѣ поступало въ годъ 35.000 руб., нынѣ поступаетъ въ годъ около 450.000 руб. при городскомъ хозяйствѣ, которое не достигло еще желательнаго благоустройства.

СВОДЪ

результатовъ эксплоатациі Екатерининской жел. дороги со дня
открытия ея—18 Мая 1884 г. по 1 Января 1894 г.

Таблица I. Протяженіе главнаго пути,

	1884 годъ съ 18-го мая	1885 годъ	1886 годъ	Увеличение въ %/0 про тить предыдущаго года	1887 годъ	Увеличение въ %/0 про тить предыдущаго года	1888 годъ	Увеличение въ %/0 про тить предыдущаго года
A. Длина главнаго пути...в.	471	471	471	—	472	—	472	—
Б. Размѣры движеній:								
а) количество поѣздовъ .	10097	21246	23517	10,7	23399	-0,3	24534	4,8
б) поѣздо-верстъ	503987	1202379	1371671	14,1	1588683	15,8	1597294	0,3
в) паровозо-верстъ	794146	1799314	1927191	7,1	2183251	13,3	2414563	10,6
г) вагоно-осе-верстъ ..	25587105	66976629	79428899	18,5	107413302	35,2	105559718	-1,7
д) густота движенія (ко- личество поѣздо-верстъ дѣленное на протяже- ніе дороги).....	1068	2547	2906	14,1	3365	15,8	3384	0,5
В. Размѣры перевозокъ:								
Количество пудовъ пре- везенныхъ грузовъ ...	12028587	32006371	42722582	33,3	61598551	44,2	74788415	21,4
Г. Валовой доходъ.....	735830,96	1886563,03	2322523,51	23,1	3063540,01	31,9	3484642,01	13,7
Д. Расходы:								
а) эксплоатационнаго ха- рактера	704484,79	1570977,32	1855944,21	—	1995184,39	—	2065347,57	—
б) служебныя перевозки, на дополнительныя ра- боты и непредвидѣн- ные расходы	7196,09	7640,71	76302,94	—	134021,03	—	185592,27	—
в) Содержаніе мѣстнаго Контроля	33200,00	62252,48	60643,56	—	57570,00	—	59590,00	—
Общий расходъ.....	744880,88	1640870,51	1992890,71	21,43	2186775,42	9,72	2310529,84	5,66
Е. Чистый доходъ	—9049,92	245692,49	329632,80	34,16	876764,59	165,97	1174112,17	33,91

- а) За 7 мѣсяцевъ и 12 днѣй эксплоатациіи дороги въ 1884 году получилось превышеніе расходовъ надъ доходами въ суммѣ 9049 р. 92 к.
- б) За 1892 годъ чистый доходъ, въ сравненіи съ 1891 г., уменьшился на 2,39%.
- в) За 1893 годъ чистый доходъ, въ сравненіи съ 1892 г., уменьшился на 14,60%.
- г) Включая служебныя перевозки.
- д) Валовой доходъ и расходы на служебныя перевозки за Декабрь мѣсяцъ 1893 г. взяты изъ необ-
ревизованныхъ данныхъ мѣстнаго Контроля. Кромѣ того сюда присоединенъ доходъ отъ обслуживанія
подвижнымъ составомъ Богодухскаго участка 108613 р. 65 к.

размѣры перевозокъ, расходъ и доходъ дороги.

1889 годъ	Увеличение въ 0/0/0 противъ предыдущаго года	1890 годъ	Увеличение въ 0/0/0 противъ предыдущаго года	1891 годъ	Увеличение въ 0/0/0 противъ предыдущаго года	1892 годъ	Увеличение въ 0/0/0 противъ предыдущаго года	1893 годъ	Увеличение въ 0/0/0 противъ предыдущаго года
472	—	472	—	472	—	478	1,27	494	3,37
37314 2217547 3448671 153512632	52,1 38,8 42,8 43,3	41739 2416680 3472127 167066758	11,8 8,9 0,5 8,8	52068 2698293 3917591 186370240	24,8 1,6 12,8 11,5	56016 2935006 4376959 198796554	7,6 8,7 11,7 6,6	67602 3333188 5128147 218007420	20,7 13,6 17,2 9,7
4698	38,8	5120	8,9	5718	11,6	6140	8,7	6747	9,9
112380886	50,3	114814964	2,1	141012889	22,8	166551405	18,0	196082876 ж)	17,7
4710726,48	35,1	5124807,98	8,8	5924321,34	15,6	6465375,10	10,0	7057260,82	9,2
2560090,05	—	2709597,70	—	3106184,13	—	3489176,26	—	4574177,00	—
133403,34	—	138297,67	—	131559,16	—	340122,83	—	219694,23 е)	—
62488,07	—	65524,37	—	72383,70	—	73989,69	—	75399,77	—
2755981,46	19,23	2913349,61	5,71	3310126,99	13,62	3903288,78	11,88 б)	4869271,00 в)	24,75
1954745,62	66,49	2211458,34	13,12	2614194,35	18,21	2562086,32	-2,39	2187989,82	-14,60

е) Всего израсходовано на содержание местного Контроля 105787,08, а такъ какъ изъ этой суммы часть расходовъ должна падать на долю Донецкой дороги, то сумма эта распределена слѣдующимъ порядкомъ: длина Екатерининской дор. 494 вер. и всей Донецкой—667 вер.=1161 вер., что составляетъ изъ общаго протяженія двухъ дорогъ на долю Донецкой дороги 57,45%, или изъ общаго расхода $\frac{105787 \text{ р.} \times 57,45}{100} = 60774 \text{ р. 63 к.}$ за весь 1893 годъ, а такъ какъ Донецкая дорога перешла въ казну съ 1 Июля т. г., то на долю ея отчисляется $\frac{60774,63}{2} = 30387 \text{ р. 31 к.}$, остальные же 105787,08—30387,31 = 75399 р. 77 к. принимаются на счетъ Екатерининской дороги.

Таблица II. Подвиж

	На 18 мая 1884 года на дорогѣ состояло поступившихъ отъ постройки				Въ пос	
	Паровозовъ		Вагоновъ		Передано на	
	Тов -пас	Товарн.	Клас.	Говарн	Тов -пас.	Товарн.
Первоначальный подвижной составъ:						
Количествомъ	12	67	99	1505		
на сумму.....	315845,42	1984063,14	485452,02	1935911,04		
Послѣдующія измѣненія въ количествѣ и стоимости подвижнаго состава:						
Въ 1884 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1885 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1886 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1887 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1888 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1889 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1890 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—
„ 1891 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	1 а)
на сумму.....	—	—	—	—	—	22950
„ 1892 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму.....	—	—	—	—	—	—
„ 1893 году количествомъ.....	—	—	—	—	—	—
на сумму.....	—	—	—	—	—	—
Итого подвижнаго состава:						
Количествомъ	12	67	99	1505	—	1
на сумму.....	315845,42	1984963,14	485452,02	1935911,04	—	22950
	4722171,62					108762

- а) 1 танковый паровозъ переданъ на Уссурійскую дорогу.
 б) 2 вагона mixte 1/п кл., 6 вагоновъ II клас и 4 вагона багаж. переданы на Полѣцкія дороги.
 в) 4 вагона III кл. переданы на Полѣцкія дороги.
 г) 6 паровозовъ въ 29 тоннъ каждый по 850 р. за тонну стоять $6 \times 29 \times 850 = 147900$ руб.
 д) е) и ж) 45 восьми колесныхъ паровозовъ Русскаго Общества и 5 такихъ же Коломенскаго Завода по 30000 руб. стоятъ $50 \times 30000 = 1500000$ руб.
 з) 37 восьми-колесныхъ паровозовъ по 31500 р. каждый стоятъ $31500 \times 37 = 1165500$ руб.
 и) 2 вагона III класса по 4100 руб.=8200 руб.
 и) 4 вагона II класса по 6880 р. и 4 вагона mixte III класса по 4100 р.= $4 \times 6880 + 4 \times 410 = 43029$ р.
 к) 2 вагона I класса по 8200 р. и 3 вагона mixte III/п класса по 5490 р.= $2 \times 8200 + 3 \times 5490$ руб.=32870 руб.
 л) Стоимость товарныхъ вагоновъ опредѣлена посредствомъ разцѣнки по цѣнамъ завода, а именно:

ной составъ дороги.

лѣдущіе годы								Къ 1-му Января 1894 года состояло на лицо			
другія дороги		Получено отъ другихъ дорогъ и изъ правительственного запаса						Паровозовъ		Вагоновъ	
Вагоновъ	Паровозовъ	Вагоновъ		Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.
Тов.-пас	Товарн.	Тов. пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.
12 б)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69412,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	14 я)	2 я)	78 я)	—	—	—	—	—	—
—	—	—	420000,00	8200	103937	—	—	—	—	—	—
4 в)	—	—	20 е)	8 я)	1177 я)	—	—	—	—	—	—
16400,00	—	—	600000,00	43920	1579067	—	—	—	—	—	—
—	—	—	16 я)	—	573 я)	—	—	—	—	—	—
—	—	—	480000	—	787862	—	—	—	—	—	—
—	—	—	6 г)	87 я)	1103 я)	—	—	—	—	—	—
—	—	147900,00	1165500	—	1455485	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	5 я)	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	32870	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	150 я)	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	148250	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	30 я)	3 я)	—	—	—	—	—
—	—	—	—	105020,00	3750,00	—	—	—	—	—	—
16	—	6	87	45	3084	18	158	128	4589		
85812,00	—	147900	2665500,06	190010	4078351	463745,42	4627513,14	589650,02	6014262,04		
7081761						11695170,62					

платформы не тормазныя 925—1000 р., тормазныя 1025—1100 руб., угольные полувагоны тормазныя отъ 1360 р. до 1380 р. и не тормазныя 1240—1260 руб., крытые: не тормазныя 1300—1356 р. и тормазныя 1360—1380.

и) Стоимость 30 классныхъ вагоновъ, поступившихъ съ Сызрано-Вяземской ж. д. опредѣлена по нижеслѣдующей раздѣлкѣ: 2 вагона II класса 3-хъ осевыхъ по 6880 руб. 1 вагонъ II класса 2-хъ осевой въ 5160 руб. 3 вагона III класса 3-хъ осевыхъ по 4100 руб. и 24 вагона III класса 2-хъ осевыхъ въ 3075 руб. ($2 \times 6880 + 5160 + 3 \times 4100 + 24 \times 3075 = 105020$ р.).

и) 3 платформы (3-хъ осевые) построены Екатеринославскими мастерскими, на что израсходовано 1251 р. 77 к. Въ эту сумму не вошла стоимость ходовыхъ частей и рамъ, такъ-какъ эти части взяты: рамы отъ передѣланныхъ запово пассажирскихъ вагоновъ II класса, а ходовые части изъ запаса дороги. заводская же стоимость этихъ трехъ платформъ=1250 р. $\times 3 = 3750$.

Таблица III. Сто

	Къ 18 Мая 1884 г (на- чало экспло- атации до- роги).	Увеличение стоимости дороги въ последующие годы.		
		За счетъ особыхъ кредиторъ.	Стоимость подвижного состава.	И Т О Г О .
Первоначальная стоимость сооружения дороги:				
а) дороги бѣзъ подвижного состава	26.178.195,47			
б) подвижного состава, полученного отъ постройки	4.722.171,62			
Дополнительная стоимость дороги и подвижного состава:				
Въ 1884 году	—	279.627,84	—	279.627,48
" 1885 "	—	217.494,72	—	217.494,72
" 1886 "	—	324.065,96	432.137,00	856.202,96
" 1887 "	—	304.347,25	2.222.987,00	2.527.334,25
" 1888 "	—	333.131,28	1.267.862,00	1.600.993,28
" 1889 "	—	874.524,70	2.768.885,00	3.643.409,70
" 1890 "	—	495.190,04	—	495.190,04
" 1891 "	—	407.882,78	32.870,00	440.752,78
" 1892 "	—	558.432,80	148.250,00	706.682,80
" 1893 "	—	1.070.358,14	108.770,00	1.179.128,14
Итого	30.900 367,09	4.865.055,15	7.081.761,00	11.946 816,15

1) и 2) Уменьшение стоимости подвижного состава на 69.412 и 16 400 руб. объясняется передачей 3) на 22.950 руб.

4) Общая сумма стоимости дороги, определенная на 1 Января 1894 г. въ 42.738,421 р. 24 коп., а) изъ первоначальной денежной стоимости дороги по отчету Управления постройки и увеличений и б) изъ стоимости подвижного состава, полученного отъ постройки, и приблизительно определенной и Царствительственным запасом, за вычетомъ стоимости подвижного состава, переданного на другія желѣзныя

Таблица IV. Сравненіе по годамъ чистаго дохода дороги, выра

		въ		
		1884 г. съ 18 Мая.	1885 г.	1886 г.
Стоимость дороги съ подв. составомъ(затраченный капиталъ) руб.	31.110 582,37	31.328.077,29	32 184 280,25	
Чистый доходъ по эксплоатации дор.	{ Общая сумма (въ рубляхъ)..... Въ % на затраченный капиталъ....	—9.049,92	245.692,49	329.632,80
		(дефицитъ)	0,78	1,02

ИМОСТЬ ДОРОГИ.

Уменьшениe стоимости подвижного состава	Полная стоимость дороги.	Примѣчанія
	*	* По балансу счетовъ по сооруженію Екатерининской же. дор., помѣщенному въ отчетѣ Начальника работъ по постройкѣ этой дороги, стоимость сооруженія дороги показана въ суммѣ 31.985.618 руб 56 коп.
—	30.900.367,09	По тому же балансу значится, что сумма эта должна быть сокращена на 280.924 р. 69 к.
69.412,00 ¹⁾	31.110.582,57	Къ означенной стоимости постройки должны быть добавлены суммы: для расходовъ по содержанию Временного Управления каз. ж. дорогъ, падающей на постройку Екатерининской дороги [См. отч. листъ 7]. 232 500 р. — к.
—	31.328.077,29	содержания мѣстнаго учрежденія Государства. Контроля [См. отч. л. 7] 82.982 р. — к.
—	32.184.280,23	По исключеніи изъбавленій сихъ суммъ, стоимость постройки опредѣляется:
16.400,00 ²⁾	34.695.214,50	[См. Отч. листъ 7] 31 935.618,56—280.924 69+232 500+ 82.932= 32.020.175 р. 87 к.
—	36.296.207,78	Для определенія стоимости постройки ко дню открытия эксплоат. надлежитъ:
—	39.938.617,48	а) Исключить:
—	40.434.807,59	Включенную въ сумму 31.985.618 р. 56 к. стоимость работы и расходовъ признанныхъ необходимыми изъ производства при передачѣ дороги въ эксплоатацию, такъ какъ деньги эти, во времени перехода дороги въ эксплоатацию, не были израсходованы, а управлениемъ эксплоатаций производились, въ счетъ кредита на эту сумму, работы, стоимость которыхъ вошла въ суммы показанныя по графу сей вѣдомости <u>за счетъ особыхъ кредитовъ</u> .
22.950,00 ³⁾	40.852.610,30	СПРАВКА: Кредитъ 908.241 р. 31 к. отпущенъ управлениемъ эксплоатации въ видѣ переданныхъ Управлениемъ постройки материаловъ на сумму 156.339 р. 91 к. и денежного кредита въ размѣрѣ 751.901 р. 40 к
—	41.559.293,10	Стоимость реальствъ неуложенныхъ въ путь сданыхъ Управлениемъ постройки какъ материаловъ, такъ какъ стоимость эта включена въ сумму 31.985.618 р. 55 к. [См. отч. постройки листъ 9 и гл. IV]
—	42.738.421,24	б) Добавить:
108.762,00	42 738.421,24	Стоимость временныхъ построекъ сданыхъ Управлениемъ постройки какъ материаловъ и зачисленныхъ въ эксплоатацию недвижимымъ имуществомъ 1750 р. — к.
		Затѣмъ действительную стоимость сооруженія Екатерининской же. дороги ко дню открытия эксплоатаций слѣдуетъ считать:
		* 32.020.175 р. 87 к.—908 241 р. 31 коп.—213 317 р. 47 к.+1750 р.=30 900.367 р. 09 к.
		[См. отч. эксплоатаций Екатерин. же. дор., за 1885 г. стр. 63].
		213.317 р. 47 к.
		11.695.170 р. 62 к.
		Итого..... 42.738.421 р. 24 к.

женнаго въ общей суммѣ и въ $\frac{1}{100}$ на затраченный капиталъ.

Г О Д А Х ТЪ.

1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.
34.695.214,50	36.296.207,78	39.938.617,48	40.434.807,59	40.852.610,30	41.559.293,10	42.738.421,24
876.764,59	1.174.112,17	1.954.745,2	2.211.458,34	2.614.194,33	2.562.086,32	2.187.989,82
2,53	3,23	4,88	5,47	6,40	6,16	5,12

Таблица V. Сравненіе среднихъ тарифовъ по перевозкамъ част

Наименование желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средний тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:	Наименование желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средний тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:
ЕКАТЕРИНИНСКАЯ	1884	0,018	—	Полтавская	1884	0,034	0,016
	1885	0,017	—		1885	0,034	0,017
	1886	0,016	—		1886	0,027	0,011
	1887	0,017	—		1887	0,028	0,012
	1888	0,017	—		1888	0,024	0,007
	1889	0,016	—		1889	0,018	0,002
	1890	0,016	—		1890	0,019	0,008
	1891	0,016	—		1891	0,019	0,003
	1892	0,015	—		1892	0,020	0,005
Казенные жел. дороги:							
Закавказская	1888	0,023	0,006	Уральская	1888	0,032	0,015
	1889	0,023	0,007		1889	0,030	0,014
	1890	0,023	0,007		1890	0,030	0,014
	1891	0,023	0,007		1891	0,028	0,012
	1892	0,023	0,008		1892	0,028	0,013
Сызрано-Вяземская . . .	1890	0,041	0,025	Козлово-Саратовская . .	1884	0,030	0,012
	1891	0,023	0,007		1885	0,028	0,011
	1892	0,020	0,005		1886	0,030	0,014
					1887	0,029	0,013
Харьково-Николаевская .	1884	0,027	0,009		1888	0,029	0,012
	1885	0,028	0,011		1889	0,028	0,012
	1886	0,027	0,011		1890	0,027	0,011
	1887	0,027	0,011		1891	0,025	0,010
	1888	0,029	0,012		1892	—	—
	1889	0,027	0,011	Самаро-Златоустовская . .	1889	0,035	0,018
	1890	0,028	0,012		1890	0,027	0,011
	1891	0,027	0,011		1891	0,029	0,013
	1892	0,029	0,014		1892	0,021	0,006

ныхъ грузовъ малой скорости на Екатерин. и другихъ жел. дор.

Наименование желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ по сравнению съ другими дорога- ми менѣе на:	Наименование желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ по сравнению съ другими дора- ми менѣе на:
Псково-Рижская	1889	0,053	0,037	Курско-Харьково-Азовская	1889	0,024	0,008
	1890	0,050	0,034		1890	0,024	0,008
	1891	0,040	0,025		1891	0,021	0,005
	1892	—	—		1892	0,022	0,007
Баскунчакская	1884	0,057	0,039	Либаво-Роменская	1889	0,019	0,003
	1885	0,057	0,040		1890	0,022	0,006
	1886	0,057	0,041		1891	0,022	0,006
	1887	0,058	0,042		1892	0,023	0,008
	1888	0,058	0,041				
	1889	0,058	0,042				
	1890	0,058	0,042				
	1891	0,043	0,027				
Ливенская (узк.)	1892	0,054	0,039	Частныя жел. дороги:			
	1884	0,043	0,025	Балтійская	1892	0,030	0,015
	1885	0,042	0,025		„	0,025	0,010
	1886	0,041	0,025	Варшавско-Тереспольская.	„	0,027	0,012
	1887	0,040	0,024		„	0,030	0,015
	1888	0,040	0,023	Грязе-Царицынская . . .	„	0,025	0,010
	1889	0,040	0,024		„	0,024	0,009
	1890	0,042	0,026	Двинско-Витебская . . .	„	0,020	0,005
	1891	0,041	0,026		„	0,017	0,002
	1892	—	—	Ивангородо-Домбровская .	„	0,017	0,002
Муромская					„	0,023	0,008
	1884	0,046	0,028	Козлово-Ворон.-Ростовск.	„	0,020	0,005
	1885	0,044	0,027		„	0,025	0,010
	1886	0,040	0,026	Московско-Курская . . .	„	0,050	0,035
	1887	0,035	0,019		„	0,021	0,006
	1888	0,034	0,017	Орловско-Витебская . . .	„	0,023	0,008
	1889	0,034	0,018		„	0,026	0,011
	1890	0,034	0,018	Рыбинско-Бологовская . .	„	0,024	0,009
	1891	0,033	0,017		„	0,025	0,010
	1892	0,028	0,013	Фастовская	„	0,023	0,008
					„		
				Юго-Западная	„		
					„		

Таблица VI. Количество перевезенныхъ грузовъ по

Наименование грузовъ	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.
Уголь.....	4.820.587	16.863.908	20.082.022	29.986.439	25.571.209
Руда	1.774.533	2.871.732	5.121.952	5.800.240	9.620.197
Хлѣбные	1.876.637	1.775.988	2.063.690	5.578.992	12.668.641
Лѣсные	1.827.864	3.285.069	4.899.712	5.805.415	7.090.603
Желѣзо	93.657	150.612	223.216	614.589	1.351.148
Рельсы	96.821	759.664	1.103.884	209.224	451.907
Соль	110.268	340.481	867.082	682.489	4.363.779
Камень	80.758	64.508	119.982	718.196	1.273.378
Разный грузъ	1.469.228	2.315.246	3.735.326	8.179.873	6.773.011
Кладь управ. дор..	1.578.234	3.579.163	5.005.716	4.023.094	5.624.547
Итого всѣхъ гр.	12.028.587	32.006.371	42.722.582	61.598.551	74.788.415

годамъ, съ выдѣленіемъ главныхъ прусовъ, въ пудахъ.

1889 г.	1890 г.	1891 г. 13 СЕНТ. 97 №	1893 г.	Всего
47.687.679	48.059.483	62.701.783	72.965.108	77.910.170
14.829.364	21.668.920	26.967.244	31.639.027	37.648.541
11.344.421	7.383.423	11.178.614	15.977.557	22.618.142
9.148.897	7.252.195	5.929.658	7.130.636	10.773.888
3.606.941	4.008.045	5.393.807	5.047.439	5.824.249
973.746	3.854.212	3.272.259	4.632.025	5.694.166
6.003.175	5.258.265	5.806.535	5.406.971	1.625.134
2.550.147	2.522.726	3.474.267	4.500.583	7.236.503
7.108.026	7.139.723	7.596.361	9.495.042	11.926.509
9.128.490	7.672.967	8.632.361	9.757.017	14.825.574
112.380.886	114.814.964	141.012.889	166.551.405	196.082.876
				953.987.526



Таблица VII. Сравнение деятельности Екатерининской

Наименование измѣрителей дѣятельности желѣзныхъ доро-гъ	Екатери-нинская	Казенные желѣзныя						
		Баскун-чанская	Закавказ-ская	Муром-ская	Полѣсская	Сызрано-Вяземская	Уральская	
Длина дороги верстъ	478	72	981	107	1417	1282	1017	
Общее число.								
Поѣздо-верстъ	2935006	68487	6435534	114575	3426868	5555125	2182395	
Паровозо-верстъ	4376959	156544	8552182	162182	4241870	7728947	2833074	
Вагонно-осе-верстъ	198796554	5498996	463246028	6183332	186253930	292578688	124968259	
Густота движенія.								
На версту {	поѣздо-верстъ ..	6140	951	6560	1070	2418	4333	2146
дороги приходится.	паровозо-верстъ	9157	2174	8718	1516	2994	6029	2786
	вагонно-осе-верстъ	415892	76375	472218	57788	131442	228221	122879
На Екатерининской желѣзной дорогѣ, сравнительно съ другими дорогами, густота движения дороги болѣе (+) или менѣе (-).								
На версту {	поѣздо-верстъ ..	--	+5189	-420	+5070	+3782	+1807	+3994
дороги.	паровозо-верстъ	--	+6983	+439	+7641	+6163	+3128	+6371
	вагонно-осе-верстъ	--	+399517	-56326	+358140	+284450	+187671	+293015

желѣзной дороги съ таковой же другихъ желѣзныхъ дорогъ по отчетнымъ даннымъ за 1892 годъ.

дороги			частные железнодороги																			
Харьково-Николаев	Курско-Харьково-Азовская	Ливаво-Роменская	Балтій-ская	Варшавс.-Гереспольская	Владикав-казская	С.-Петербургскага	Грязе-Царицын-ская	Двинско-Витебская	Донецкая	Иванго-родъ-Домбровская	Козлово-Вор-Ростовская	Лозово-Севастопольская	Московс.-Брестская	Московск-Курская	Московск-Казанская	Орловско-Витебская	Приви-слинская	Рыбинско-Бологовск	Рязанско-Уральская	Фастов-ская	Юго-Западная	
1029	764	1191	568	368	906	1207	704	244	667	453	800	643	1032	503	232	488	507	286	750	334	2788	
3561777	6352202	4875681	2095938	1421959	4210590	7386336	3208781	1157539	2203984	1832092	6010519	2373339	5632845	5596601	2055460	2612303	2551601	763066	3985873	996703	12657348	
4913893	9368992	6354038	2981710	2092458	6112220	9790269	4669202	1511095	3143911	2760262	8229623	3631879	7529813	7363763	2609882	4375232	3732270	1072843	5309761	1235442	17078853	
190325363	383412400	270418764	86398899	73881005	211395825	336462541	207110259	54766710	91419940	85694978	345025865	120224309	295166046	355436174	135675940	133360000	117426835	41343705	219479744	49101383	724192413	
3461	8314	4093	3690	3864	4647	6119	4557	4744	3304	4044	7513	3691	5458	11126	8860	5353	5032	2685	5314	2984	4539	
4775	12263	5335	5249	5686	6746	8111	6632	6193	4714	6095	10287	5648	7297	14640	11249	8966	7361	3751	7080	3699	6126	
184961	504466	227052	152111	200764	233329	278743	294192	224454	137076	189172	431282	186974	286014	706632	584810	273279	231611	144558	292640	147010	259753	
+2679	-2174	+2047	+2450	+2276	+1493	+21	+1583	+1396	+2836	+2096	-1373	+2449	+682	-4966	-2720	+787	+1108	+3455	+826	+3156	+1601	
+4382	--3106	+3822	+3908	+3471	+2411	+1046	+2525	+2964	+4443	+3062	-1130	+3509	+1860	-5483	-2092	+191	+1796	+5406	+2077	+5458	+3031	
+230931	-88574	+188840	+263781	+215128	+182563	+137149	+121700	+191438	+278816	+226720	-15390	+228918	+129878	-290740	-168918	+142613	+184281	+271334	+123252	+268882	+156139	

Приложение къ таблицы VI свода.

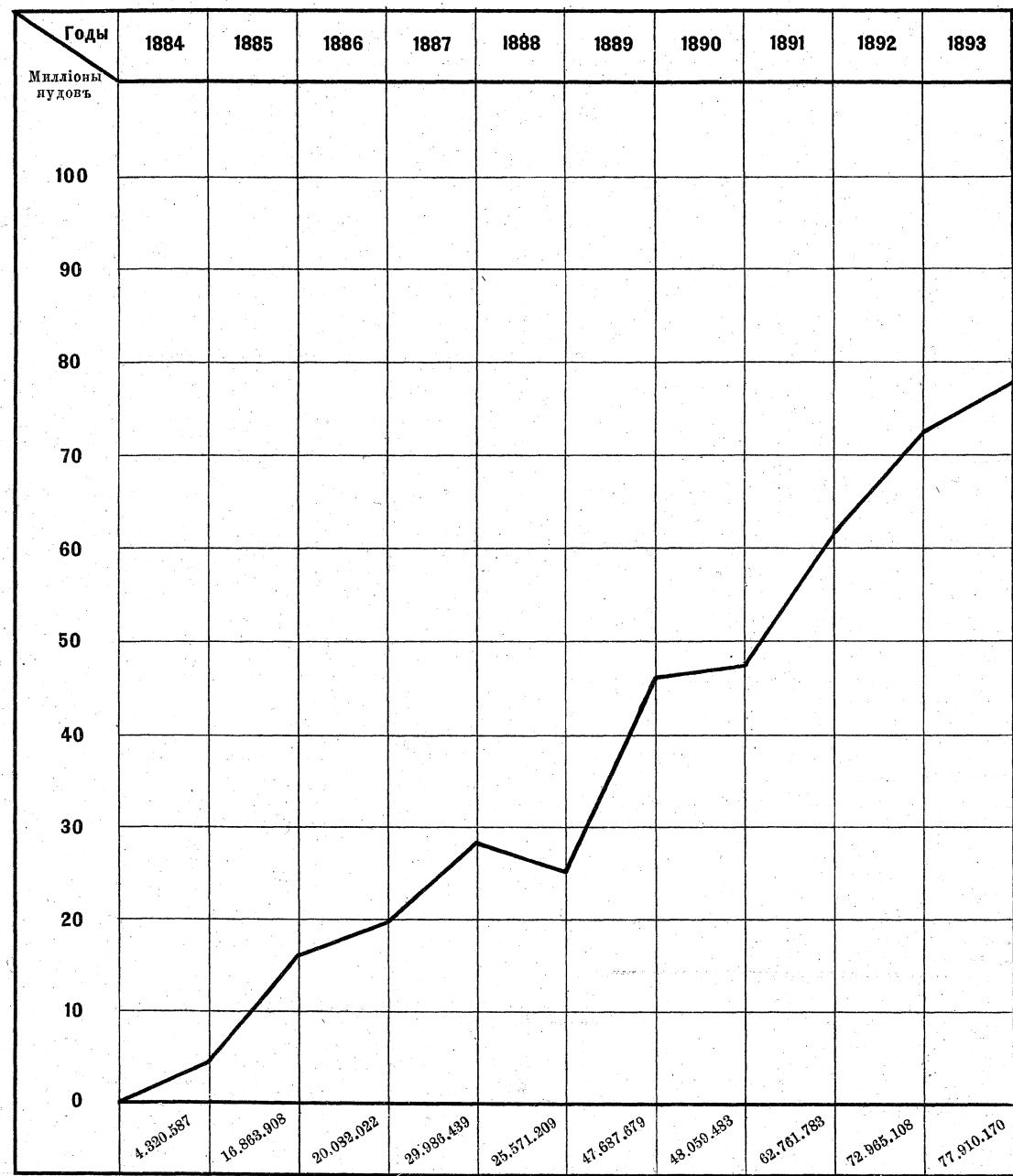
СХЕМАТИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ

количества перевозки по Екатерининской жел.
дор. грузовъ

За 10 лѣтъ эксплоатации

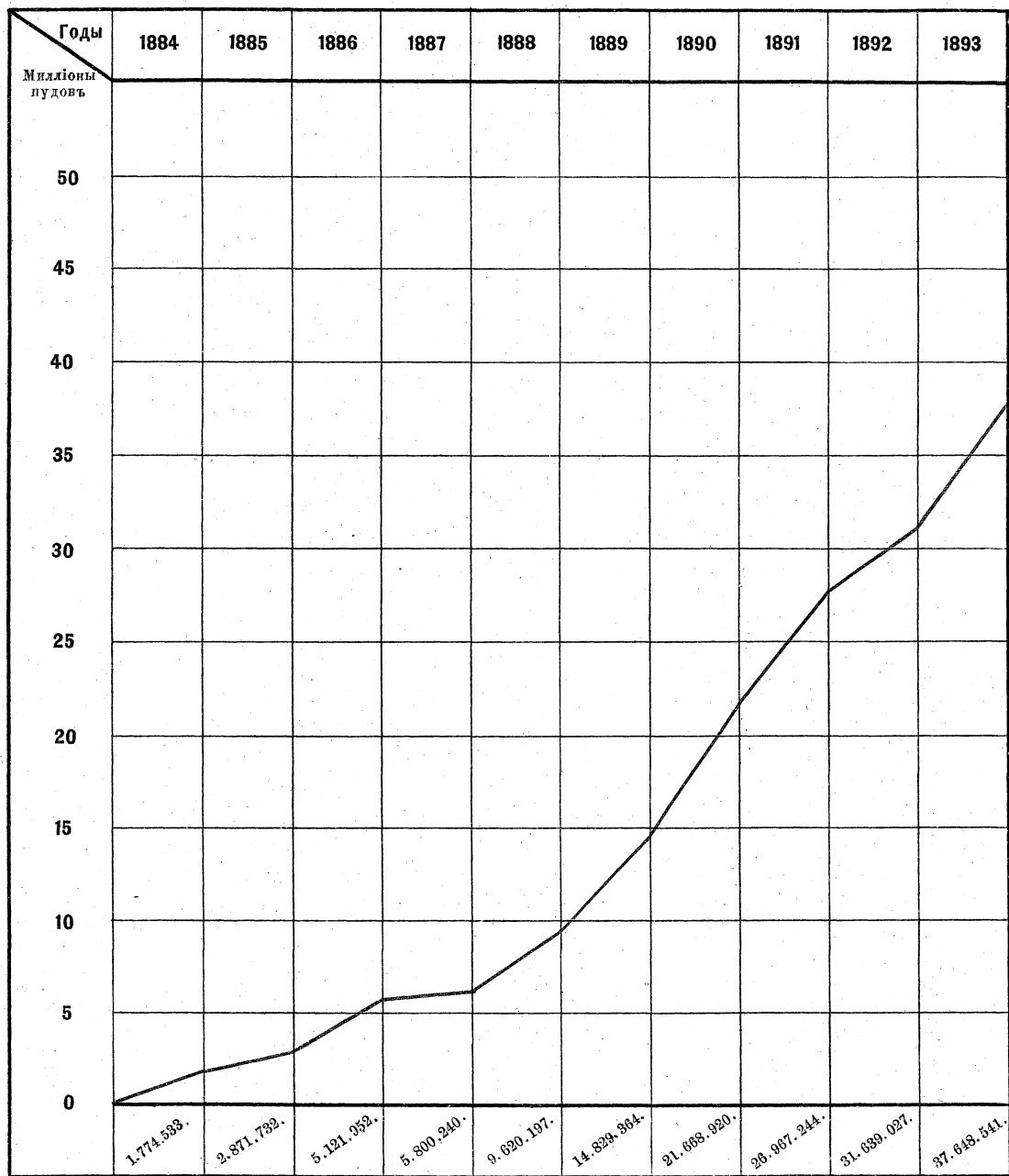
(1884 г.—1893 г.)

Каменный уголь.

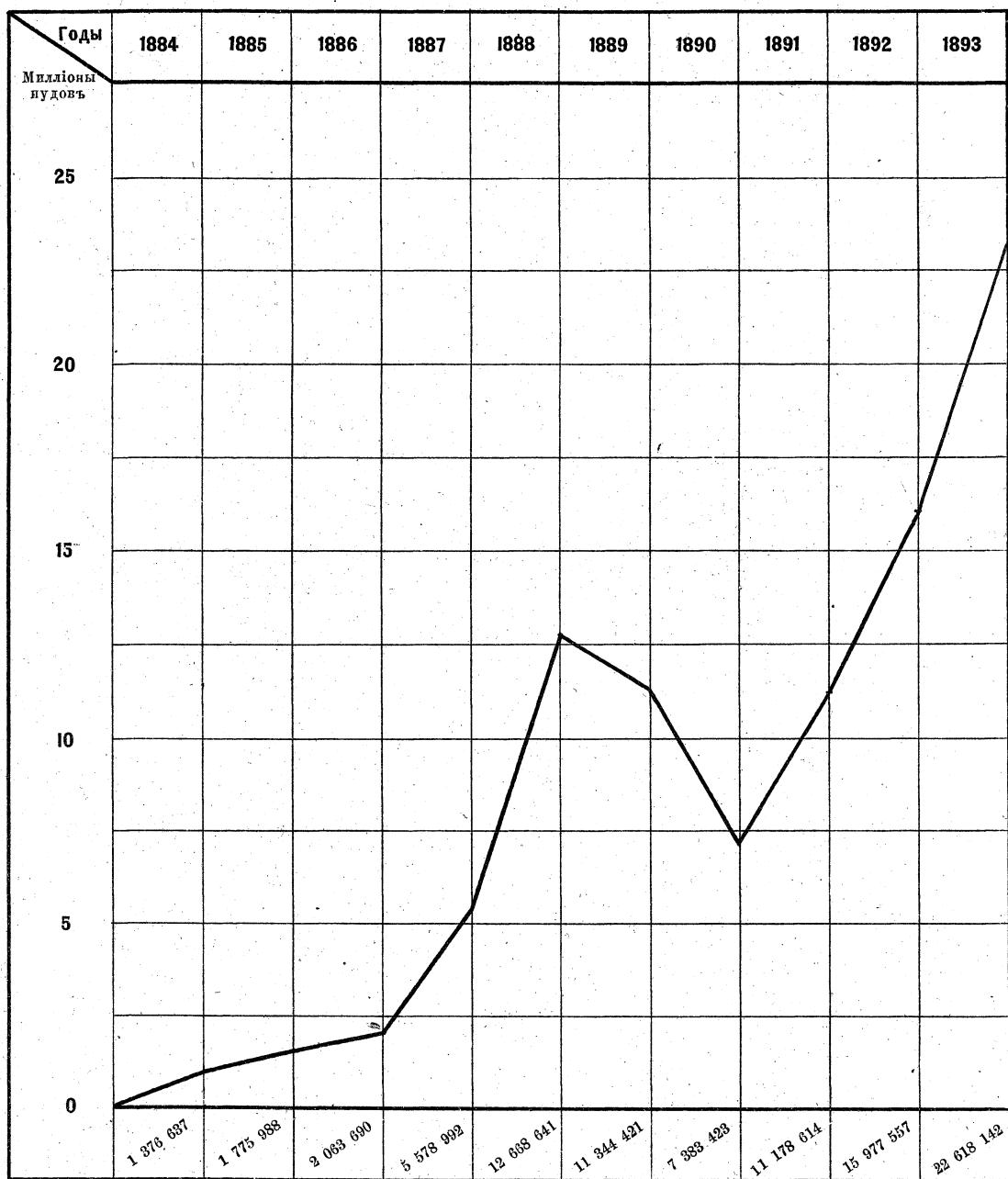


Падение перевозки каменного угля въ 1888 г. произошло вслѣдствіе бывшаго въ указанномъ году угольного кризиса

Желѣзная руда.

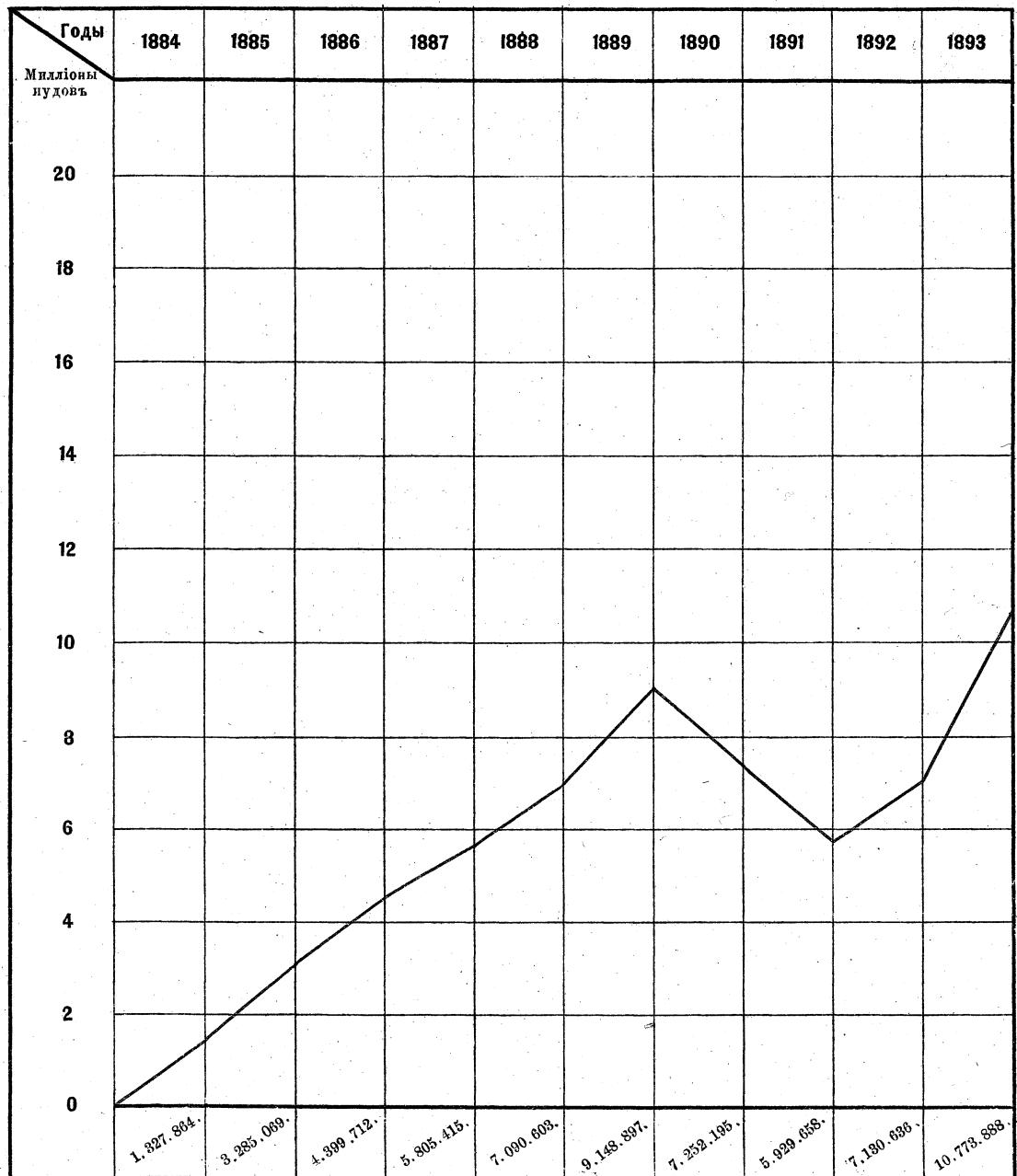


Хлѣбные грузы.



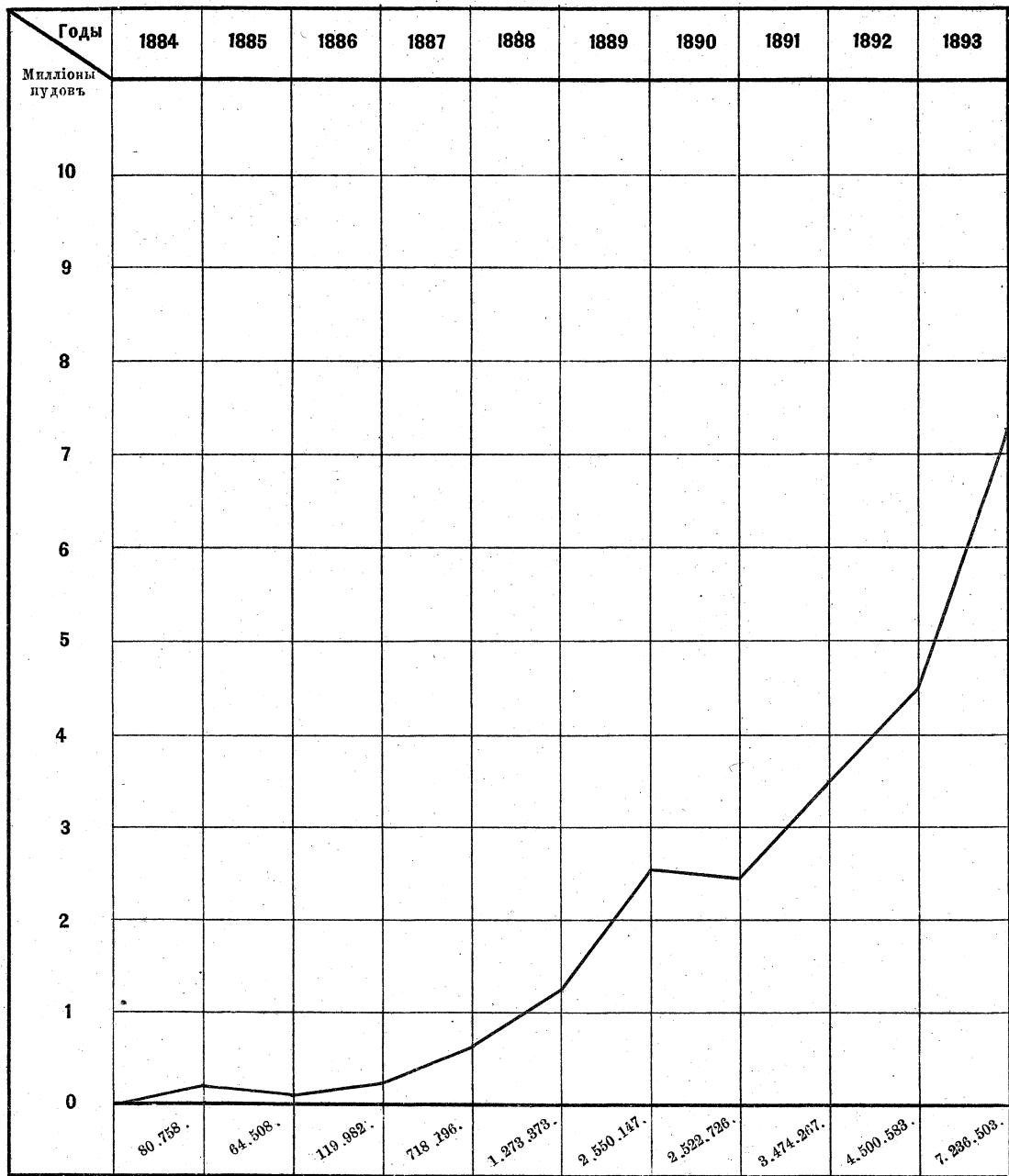
Паденіе перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ 1889 и въ 1890 годахъ произошло вслѣдствіе бывшихъ въ указанныхъ годахъ и въ особенности въ 1890 г. неурожаевъ.

Лѣсные строительные материалы.

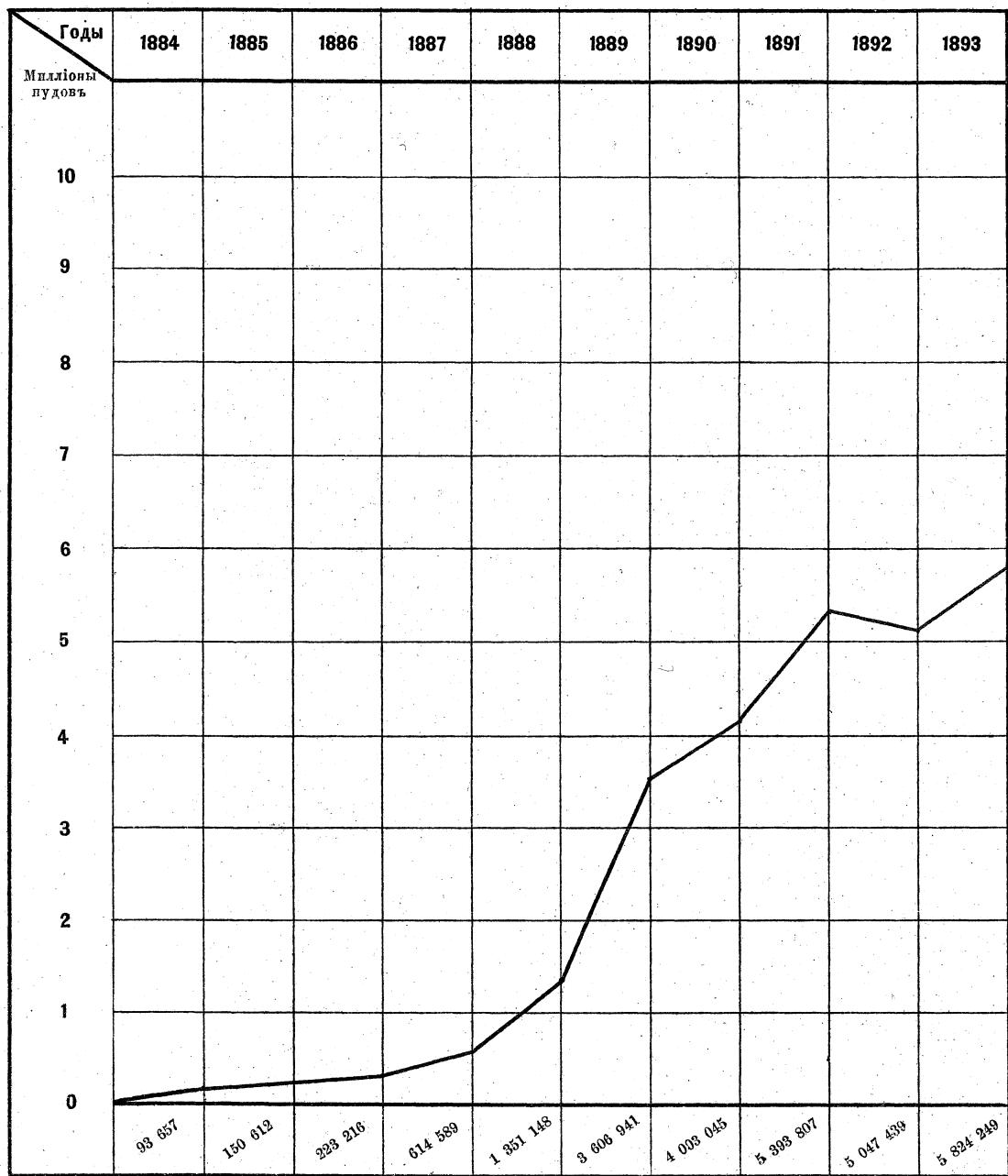


Перевозка лѣса въ районѣ Екатерининской желѣзной дороги всегда находится въ зависимости отъ урожая хлѣба и по сему падѣніе перевозки этого груза въ 1890 и 1891 годахъ объясняется бывшимъ въ 1890 г. неурожаемъ.

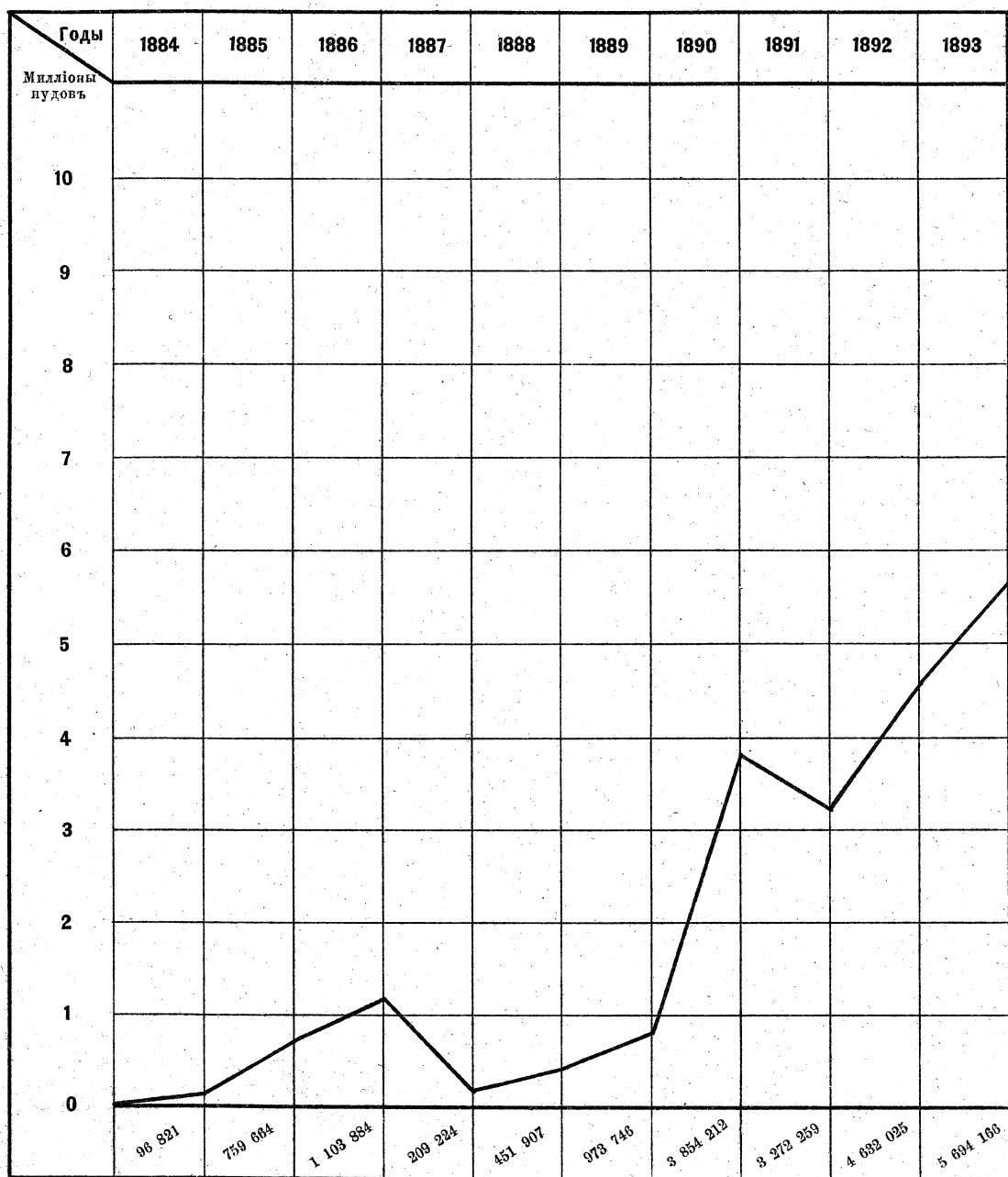
Камень (Флюсы для заводовъ).



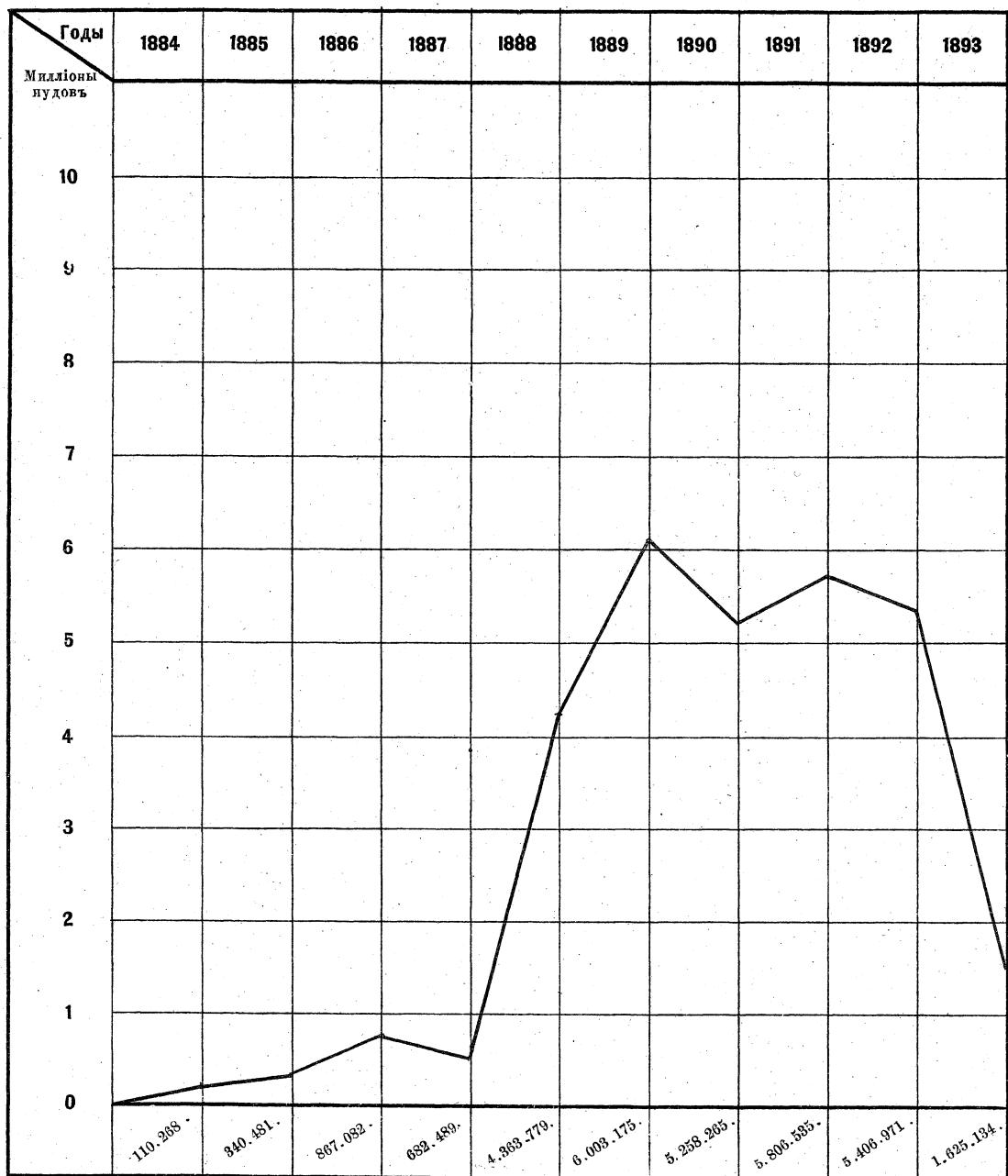
Ж е л ъ з о.



Р е л ь с ы.

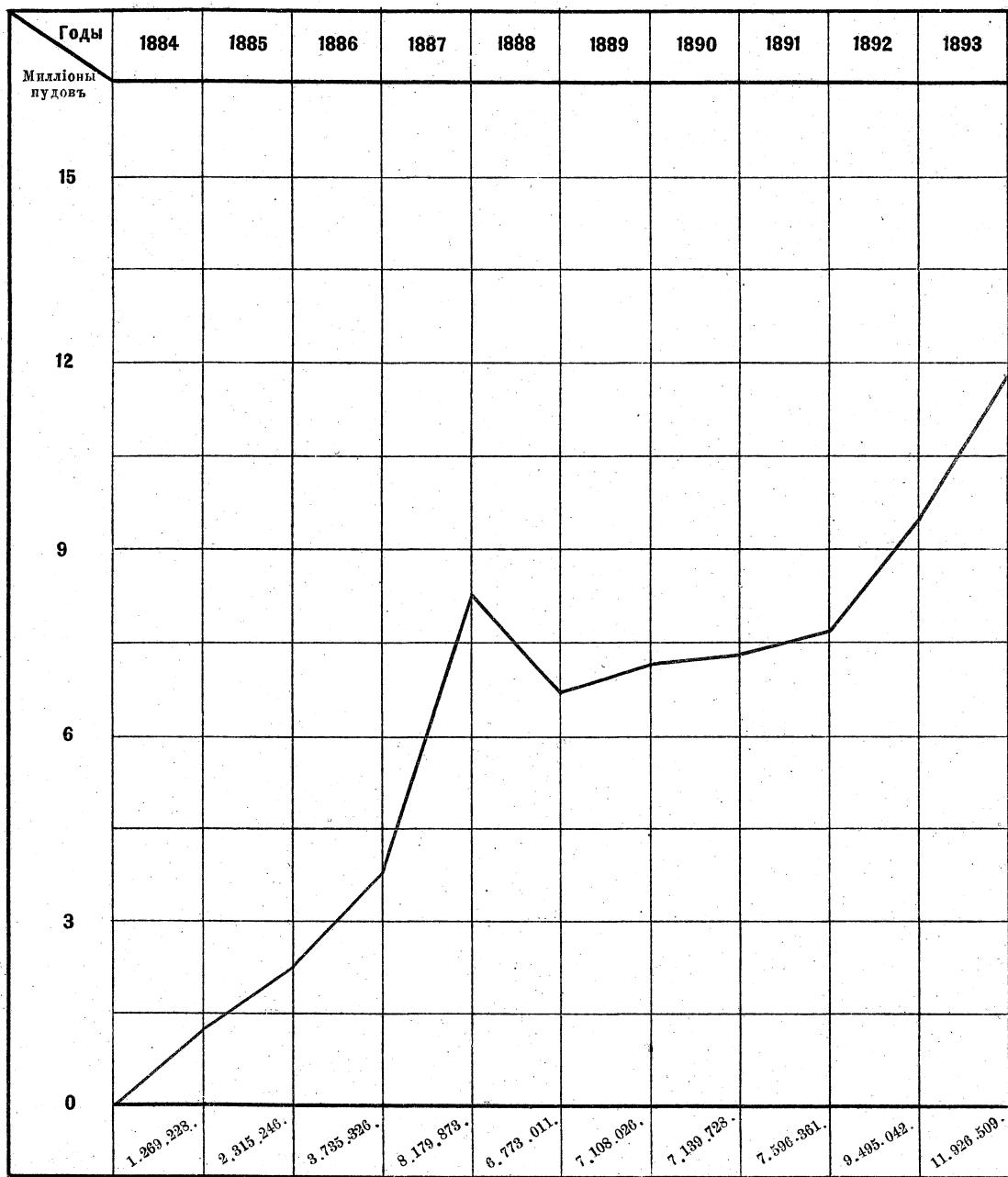


С о л ь.



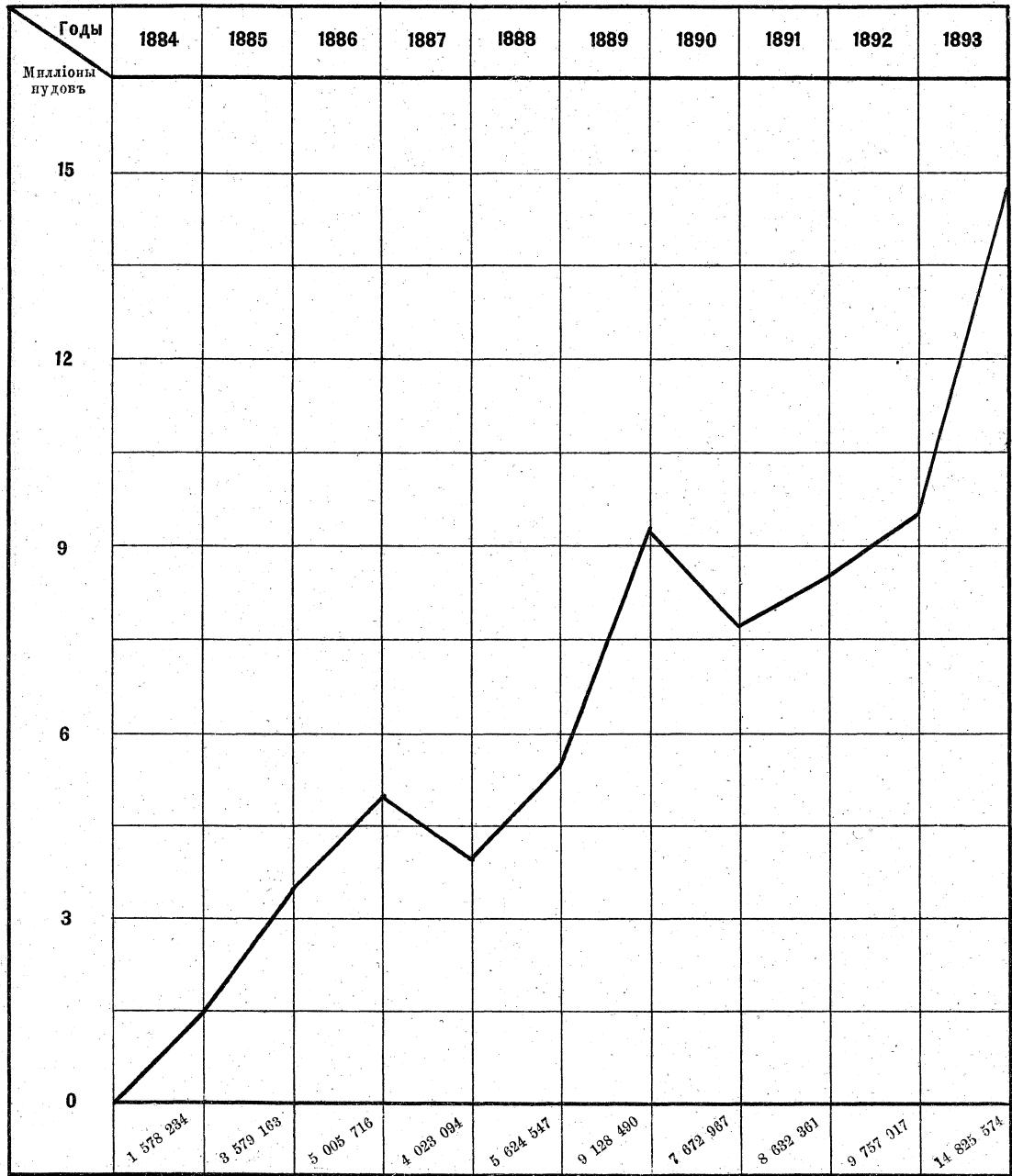
Въ 1887 г. былъ установленъ специальный обходный чрезъ Екатерининскую желѣзную дорогу тарифъ на Донецкую соль, а въ 1892 г. тарифъ этотъ былъ отмѣненъ, вслѣдствіе чего съ этого года перевозка Донецкой соли по Екатерининской желѣзной дороги почти прекратилась.

Разные грузы.

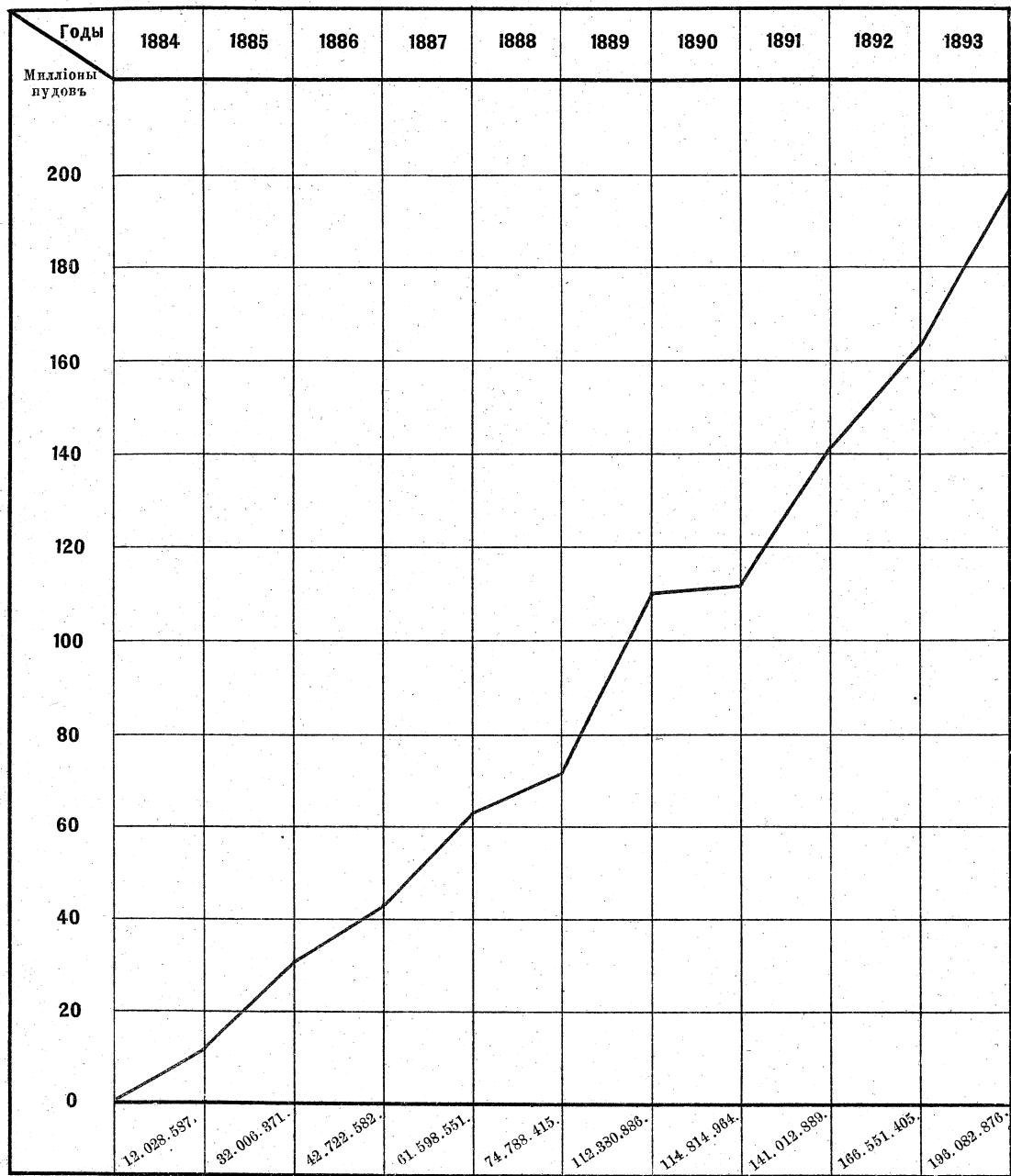


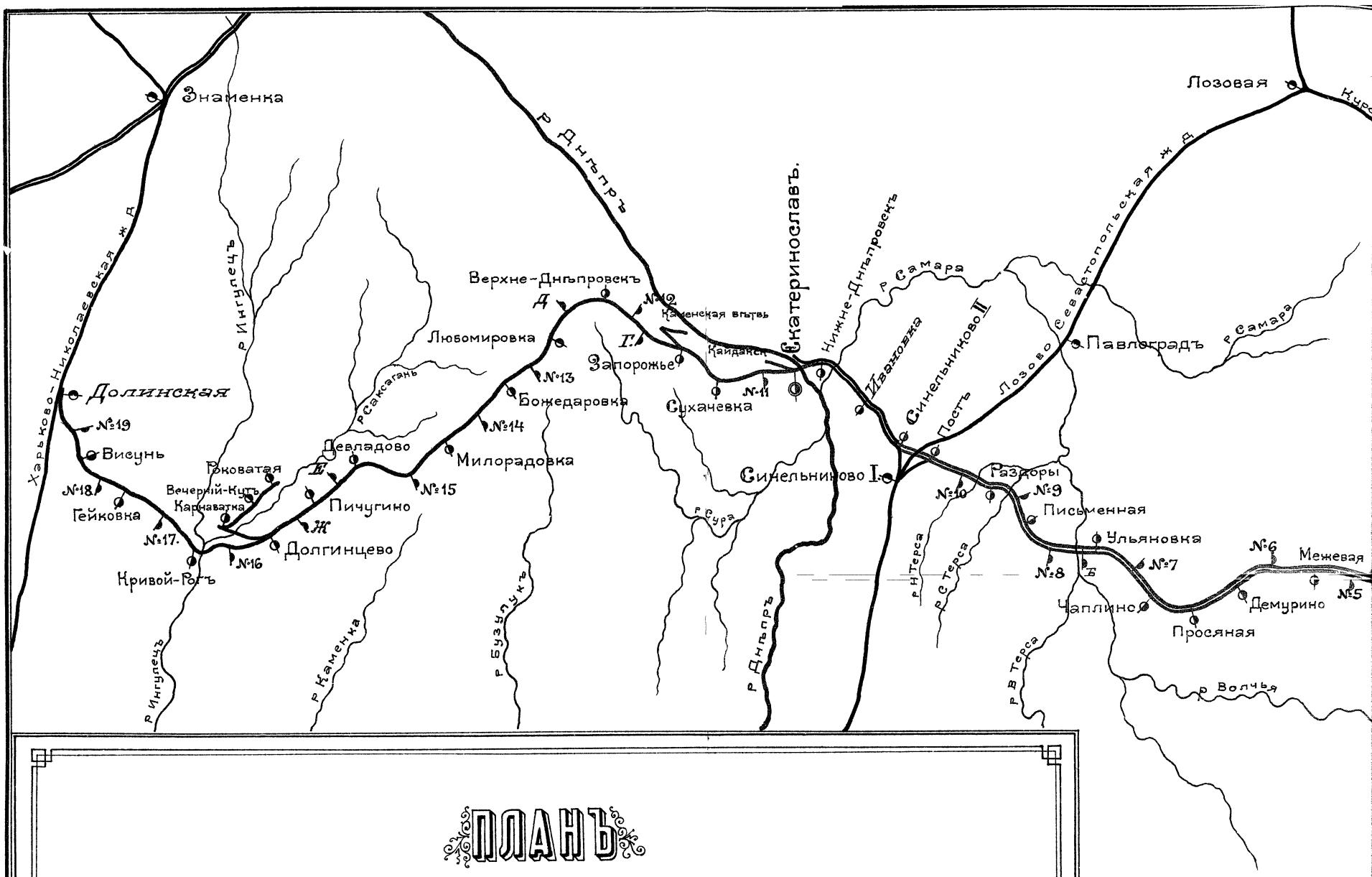
Рѣзкій переходъ къ увеличенію перевозки разныхъ грузовъ въ 1887 г. слѣдуетъ объяснить производившейся постройкой въ это время Днѣпровскаго и Александровскаго заводовъ.

Кладъ Управленія дороги.



Общая перевозка грузовъ.





**ПЛАНЪ
ЕКАТЕРИНИНСКОЙ И ПРИМЫКАЮЩИХЪ КЪ НЕЙ
ЖЕЛЪЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

