

12123



М. П. С.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



15/64.



КРАТКІЙ ОБЗОРЪ ДѢЯТЕЛЬНОСТИ И ПОСТЕПЕННАГО РАЗВИТІЯ

КАЗЕННОЙ

ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

за время десятилѣтняго ея существованія со дня открытія ея для эксплуатаціи
18 мая 1884 года по 1 января 1894 года,

съ добавленіемъ результатовъ и данныхъ за 11-й (1894-й) годъ ея эксплуатаціи,
послѣ присоединенія къ ней 477 верстъ бывшей Донецкой жел. дороги.

ЕКАТЕРИНОСЛАВЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное Товарищество „Печатня С. П. Яковлева“.
1896.

12123



М. П. С.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА



КРАТКІЙ ОБЗОРЪ
ДѢЯТЕЛЬНОСТИ И ПОСТЕПЕННАГО РАЗВИТІЯ
КАЗЕННОЙ
ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

за время десятилѣтняго ея существованія со дня открытія ея для эксплуатаціи
18 мая 1884 года по 1 января 1894 года,

съ добавленіемъ результатовъ и данныхъ за 11-й (1894-й) годъ ея эксплуатаціи,
послѣ присоединенія къ ней 477 верстъ бывшей Донецкой жел. дороги.

ЕКАТЕРИНОСЛАВЪ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное Товарищество „Печатня С. П. Яковлева“.
1896.

76781

Оглавленіе.

	<i>Стр.</i>
А. Краткій обзоръ.....	1—12
Б. Сводъ таблицъ результатовъ эксплуатаціи Екате- рининской жел. дороги, за время десяти-лѣт- няго ея существованія, со дня открытія ея— 18 Мая 1884 г. по 1 Января 1894 года:	
Таблица I. Протяженіе главнаго пути, размѣры пере- возокъ, доходы и расходы дороги.....	14—15
Таблица II. Подвижной составъ дороги.....	16—17
Таблица III. Стоимость дороги.....	
Таблица IV. Сравненіе по годамъ чистаго дохода дороги, выраженнаго въ общей суммѣ и въ % на затраченный капиталъ	18—19
Таблица V. Сравненіе среднихъ тарифовъ по перевозкѣ частныхъ грузовъ малой скорости на Екате- рининской и другихъ жел. дорогахъ.....	20—21
Таблица VI. Количество перевезенныхъ грузовъ малой скорости по годамъ, съ выдѣленіемъ глав- ныхъ грузовъ въ пудахъ	22—23
Таблица VII. Сравненіе дѣятельности Екатерининской до- роги съ дѣятельностью другихъ жел. дор..	24—25
Таблица VIII. Число служащихъ на дорогѣ и стоимость ихъ содержанія... ..	27
Таблица IX. Продолжительность службы на дорогѣ слу- жащихъ	
Таблица X. Постепенное развитіе жилыхъ и товароскла- дочныхъ помѣщеній на станціяхъ въ кв. саж.	
Таблица XI. Отношеніе числа служащихъ, къ занимае- мымъ ими жилымъ помѣщеніямъ, на главнѣй- шихъ станціяхъ.	28—29
Таблица XII. Преміи, полученныя станціями отъ сбере- женій по расходамъ по нагрузкѣ, перегруз- кѣ и выгрузкѣ грузовъ, а также на удо- влетвореніе претензій.....	30—31
В. Схематическія изображенія перевозки пассажи- ровъ и грузовъ, за время десятилѣтняго суще- ствованія Екатерининской жел. дороги (съ 18 Мая 1884 года по 1 Января 1894 года):	
1) Пассажирское движеніе.	

- 2) Каменный уголь.
- 3) Желѣзная руда.
- 4) Хлѣбные грузы.
- 5) Лѣсные строительные матеріалы.
- 6) Камень (флюсы для заводовъ).
- 7) Желѣзо.
- 8) Рельсы.
- 9) Соль.
- 10) Разные грузы.
- 11) Кладь Управления дороги.
- 12) Общая перевозка грузовъ малой скорости.

Г. Сводъ таблицъ результатовъ и данныхъ за одиннадцатый (1894-й г.) эксплуатаціи Екатерининской ж. дороги, по присоединеніи къ ней, съ 1 Января 1894 г. 477 верстъ б. Донецкой дороги.

Таблица XIII. Протяженіе главнаго пути, размѣръ перевозокъ, доходъ и расходъ Екатерининской дороги въ 1894 году.	48
Таблица XIV. Подвижной составъ дороги въ 1894 году.	
Таблица XV. Стоимость дороги въ 1894 году.	49
Таблица XVI. Чистый доходъ дороги за 1894 й годъ въ общей суммѣ и въ ‰ на затраченный капиталъ.	

Д. Схематическое изображеніе валоваго дохода, общаго расхода и чистой прибыли за 11 лѣтъ эксплуатаціи дороги съ 18 Мая 1884 г. по 1 Января 1895 года.

- 13) Валовой доходъ, общій расходъ и чистая прибыль, по годамъ, за 11 лѣтъ.
- 14) Чистый доходъ, выраженный въ ‰ на затраченный капиталъ, по годамъ, за 11 лѣтъ.

Е. Планы Екатерининской и прилегающихъ къ ней дорогъ:

- 1) Планъ Екатерининской дороги, въ первые 10 лѣтъ ея существованія (по 1 Января 1894 года).
- 2) Планъ Екатерининской дороги въ 1895 году.
- 3) Планъ Екатерининской дороги съ 1 Марта 1896 года.

КРАТКІЙ ОБЗОРЪ



дѣятельности и постепеннаго развитія Екатерининской Желѣзной дороги.

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 движенію пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, названная дорога была открыта для эксплуатаціи съ 18 Мая 1884 г.

Такимъ образомъ 18 Мая 1894 года минуло десятилѣтіе эксплуатаціи Екатерининской желѣзной дороги.

Необходимость проведенія жел. дороги по мѣстности, по которой пролегаетъ нынѣ Екатерининская дорога, ощущалась гораздо ранѣе ея осуществленія. Еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ мѣстный землевладѣлецъ Александръ Николаевичъ Польш, обратившій вниманіе на обнаруженныя богатые 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 Харьковско-Николаевской жел. дороги.

А. Н. Польш, указывая въ своемъ ходатайствѣ на неисчерпаемые въ краѣ богатства разнаго рода минераловъ, скрытыхъ въ нѣдрахъ земли, предрекалъ 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 вслѣдъ за А. Н. Полемъ, выступило, съ ходатайствомъ передъ Правительствомъ о постройкѣ желѣзной дороги, Екатеринославское Губернское Земское Собрание. Оно хлопотало главнымъ образомъ о соединеніи станціи Екатеринославъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги

(нынѣ Нижнеднѣпровскѣ) со станціей Казанка Харьковско-Николаевской желѣзной дороги.

Между разными доводами, которые приводились названнымъ земскимъ собраніемъ въ защиту проектируемой имъ дороги, указывалось, между прочимъ, на значительныя жизненныя силы края. Екатеринославская губернія, по заявленію Земскаго Собранія, принадлежала всегда къ числу такихъ мѣстностей Россіи, которыя, 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 отсутствіемъ 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 неурожаи 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 городской казны и мѣстнаго самоуправления. Кромѣ естественныхъ богатствъ Екатеринославской губерніи, обеспечивающихъ проектируемую дорогу, необходимый для ея существованія доходъ, въ ходатайствѣ земскаго собранія указывалось на городъ Екатеринославъ, который обѣщалъ сдѣлаться крупнымъ центромъ для перерабатывающей промышленности и въ то время уже изготовлялъ для вывоза за предѣлы города до 1.500.000 п. 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 былъ **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденъ проектъ желѣзнодорожнаго пути, въ видѣ двухъ отдѣльныхъ участковъ:

1) Отъ станціи Хацепетовка, строящейся въ то время Донецкой Каменноугольной желѣзной дороги до ст. Синельниково, Лозово-Севастопольской жел. дороги и

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

Проекту этому однако не было 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 за-

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

Послѣ составленія съ этою цѣлью нѣсколькихъ проектовъ на правленія проектируемой дороги, былъ избранъ тотъ, по которому Екатерининская дорога и была построена, а именно: отъ станціи Ясиноватая Донецкой желѣзной дороги до станціи Синельниково Лозово-Севастопольской ж. дороги, съ примыканіемъ такимъ образомъ къ Екатеринославской вѣтви этой дороги съ востока—и отъ конечнаго пункта той-же вѣтви—станціи Екатеринославъ, на лѣвомъ берегу р. Днѣпра (нынѣ станція Нижнеднѣпровскъ), съ переходомъ черезъ р. Днѣпръ мостомъ, стверстіемъ въ 585 сажень,—до станціи Долинской Харьковско Николаевской желѣзной 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 названіе Криворогская, но затѣмъ она была переименована въ Екатерининскую, въ память Императрицы Екатерины II, въ царствованіе которой былъ присоединенъ къ Россіи Новоросійскій край.

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

Первоначально, т. е. до открытія эксплуатаціи 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 желѣзной дороги,—протяженіемъ 206,₇₃₂ версты.

Западный,—отъ станціи Нижнеднѣпровскъ Лозово-Севастопольской ж. дороги до ст. Долинская Харьковско-Николаевской ж. дороги, протяженіемъ 227,₃₀ верстъ.

Б) Вѣтвей:

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

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

топольской дороги и постомъ № 2 на восточномъ участкѣ Екатерининской ж. дороги,— протяженіемъ 2,₃₄ вер.

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

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

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

Сверхъ того было построено станціонныхъ путей 100,₂₈₇ вер.

Такимъ образомъ, до открытія эксплуатаціи Екатерининской желѣзной дороги, всего на ней было построено 570,₈₈₇ вер. путей.

Вся стоимость дороги, протяженіемъ въ 470,₆₀ верстъ, до открытія эксплуатаціи составляла сумму 30.900.367 р. 09 к.

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

со включеніемъ стоимости Днѣпровскаго

моста $\frac{30.900.367,09}{470,60} = 65.661$ р. 63 к.

за исключеніемъ стоимости сего

моста $\frac{30.900.367,09 - 3.963.020,55}{470,60} = 57.240$ р. 43 к.

Не смотря на почти общее недовѣріе къ будущей доходности Екатерининской дороги, уже въ первый годъ ея эксплуатаціи (за 7 мѣсяцевъ и 12 дней 1884 года) валовая выручка отъ перевозки пассажировъ и грузовъ, почти покрыла расходы по эксплуатаціи дороги, включая въ томъ числѣ и расходы на содержаніе мѣстнаго учрежденія Государственнаго Контроля дороги (дефицитъ оказался лишь въ 9.049 р 92 к.—см таб. I и IV прилагаемаго свода результата эксплуатаціи). 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 показываютъ таблицы I и IV, прогрессивно съ каждымъ годомъ возростая, достигъ на 10-мъ году эксплуатаціи дороги 2.780.119 р. 07 к., что составляетъ 6,53% чистой прибыли на затраченный капиталъ.

Столь быстрому возрастанію доходности Екатерининской дороги послужили три главнѣйшія причины:

I) Богатыя количествомъ, а въ особенности качествомъ, залежи

криворогской желѣзной руды съ одной стороны и близость Донецкаго каменнаго угля—съ другой, вызвали, за время 10-ти лѣтняго существованія Екатерининской жел. дороги, постройку въ районѣ этой дороги новыхъ большихъ заводовъ чугунно—и сталелитейныхъ, желѣзодѣлательныхъ и рельсопрокатныхъ, а именно:

1) *Каменской* заводъ Южно-Русскаго Днѣпровскаго Metallургическаго Общества при станціи Тритузная.

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

3) *Гданцевскій* заводъ Общества Криворогскихъ рудъ возлѣ станціи Кривой-Рогъ,

и 2 хъ второстепенныхъ близъ станціи Екатеринославъ:

4) Трубопрокатный заводъ *Шодуара* и

5) Заводъ *Гантке*, изготовляющій скрѣпленія, проволоку, гвозди, болты и др. издѣлія.

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

Уже въ 1887 году, во время постройки двухъ первыхъ поименованныхъ выше заводовъ, сразу значительно поднялась доходность дороги, а именно: чистый доходъ въ 1886 году (см. таб. I и IV) выразился всего въ суммѣ 347.501 р. 25 к., тогда какъ въ слѣдующемъ 1887 году онъ достигъ уже 879.383 руб. 48 коп., т. е. приростъ доходности составилъ 531.882 руб. 23 коп.

За симъ, по открытіи дѣйствія этихъ заводовъ, приростъ доходности дороги выразился еще рѣзче, а именно: въ 1888 году чистый доходъ дороги былъ 1.205.000 р. 82 к., а въ 1889 году онъ поднялся до 1.961.032 р. 29 к. т. е, приростъ выразился суммою 756.031 руб. 47 коп."

II) 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 станцій Донецкой дороги, въ обходъ чрезъ 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, чрезъ Краматоровку и Мереху на западъ и юго-западъ,—направилось чрезъ Екатерининскую дорогу.

III) До постройки Екатерининской дороги, за отсутствием удобных путей сообщения для вывоза сельско-хозяйственных продуктов края, разрабатывалась, подъ посѣвъ зерновыхъ хлѣбовъ, весьма не большая часть удобныхъ земель, съ открытіемъ же Екатерининской желѣзной дороги запашка, ежегодно увеличиваясь, возросла въ теченіи 10 лѣтъ существованія этой дороги до 450% размѣра запашки начала восьмидесятихъ годовъ. Изъ статистическихъ данныхъ о перевозкѣ грузовъ по Екатерининской дорогѣ видно (см. таб. VI), что въ первые годы открытія дороги перевозка хлѣба не превышала 2.000.000 пудовъ, къ концу же 10-тилѣтія эксплуатаціи 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 вѣтьвь** (въ 1888 году) протяженіемъ **20,120 верстъ**, отъ станціи Ясиноватой къ каменноугольнымъ копямъ Богодуховскаго и Кальміусскаго раіоновъ съ подъѣздными къ ней вѣтвями: казенною Кальміусскою вѣтвью (въ 1889 г.) и нѣсколькими частными вѣтвями и

2) **продолженіе Саксаганской вѣтви** (въ 1893 году) отъ станціи Карнаватка къ желѣзнымъ рудникамъ Криворогскаго раіона,—протяженіемъ **16,5 верстъ**, съ подъѣздными и нагрузными вѣтвями.

Богодуховская вѣтьвь построена согласно **ВЫСОЧАЙШЕ** утвержденнаго 6 Августа 1888 года положенія Комитета Министровъ, на слѣдующихъ основаніяхъ. Согласно договора, заключеннаго между Управленіемъ Екатерининской дороги и владѣльцами Богодуховскихъ копей, послѣдними было внесено на сооруженіе названной вѣтви 300.000 руб. съ тѣмъ, чтобы капиталъ этотъ былъ возмѣщенъ владѣльцамъ съ 6-ю годовыми, на сей капиталъ, процентами изъ будущихъ доходовъ по эксплуатаціи участка.

Вѣтьвь эта была открыта для перевозки грузовъ 11 Декабря 1888 г. и съ этого числа по 1-е Января 1894 года дала валоваго дохода 1.728.842 р. 80 к.

Стоимость расходовъ эксплуатаціи вѣтви за тотъ же періодъ времени выразилась въ суммѣ . . . 764.383 р. 72 к.

Возвращено владѣльцамъ:

капитальной суммы. 300.000 р. — к	}	364 071 „ 81 „
и 6 % на капиталъ. 64.071 р 81 „		
Исполнено новыхъ работъ на сумму. 233.805 „ 00 „	1	362.260 р. 53 к.
Осталось въ пользу казны чистой прибыли.		366.582 „ 27 „

Такимъ образомъ постройка Богодуховской вѣтви, безъ всякой затраты со стороны казны, принесла Екатерининской дорогѣ за 5 лѣтъ эксплуатаціи:

а) Капиталь 366.582 р. 27 к.

б) Участокъ желѣзной дороги, протяженіемъ въ 20₁₂₀ верстъ, постройка котораго ничего не стоила казнѣ и приносящій 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 тоже время эта вѣтвь дала возможность удобнаго вывоза свыше 30.000.000 пудовъ въ годъ (по даннымъ 1893 года) каменнаго угля, добываемаго изъ прилегающей къ вѣтви мѣстности, и способствовала тѣмъ уменьшенію шансовъ къ повторенію угольныхъ кризисовъ, крайне тяжелыхъ и вредныхъ для заводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ краѣ.

Продолженіе Саксаганской вѣтви было построено согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 1-го Марта 1891 года положенія Комитета Министровъ. Постройка была начата въ Сентябрѣ 1891 года, — перевозка частныхъ грузовъ, при временномъ движеніи, начата въ Ноябрь 1892 года, правильное же движеніе пассажирскихъ 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 390.006 р. 86 коп.

Во время постройки продолженія Саксаганской вѣтви, при временномъ движеніи, до открытія 14 Ноября 1893 года сего продолженія для правильной эксплуатаціи, по построеннымъ частямъ означеннаго продолженія перевезено 13.854.000 пудовъ частныхъ грузовъ (главнымъ образомъ желѣзной руды), что дало валоваго дохода 93.356 р. 50 к., а за исключеніемъ изъ сего расходовъ эксплуатаціи, считая по числу сдѣланныхъ 11.490 поѣздо-верстъ и по 1 р. 54 к. за каждую поѣздо-версту, чистаго дохода получилось примѣрно около 93.356 р. 50 к.— $(11.490 \times 1,54) = 75.661$ руб. 90 коп.

Всего по построеннымъ 16,5 верстамъ Саксаганской вѣтви, со дня ихъ открытія, перевезено частныхъ грузовъ и выручено за то суммъ:

въ 1893*) году перевезено:	3.823.000 пуд.	выручено:	32.403,5 р.
„ 1894 „ „	37.533.000 „	„ „	288.769,5 „
„ 1895 „ „	56.647 000 „	„ „	396.049,5 „
Итого . .	98.003.000 „	„ „	717.222,5 „

Принимая въ соображеніе расходы на версту въ годъ по содержанію Екатерининской жел. дороги, именно:

за 1893 годъ 9.845,01 руб.

„ 1894 „ 9.647,64 „

и „ 1895 „ 9.746,33 „ **)

стоимость содержанія 16,5 верстъ построеннаго продолженія Саксаганской вѣтви опредѣляется примѣрной суммой:

въ 1893 году	$\frac{9.845,01}{12} \times 1,5 \times 16,5 =$	20.305,23 руб.
„ 1894 „ . . .	$9.647,64 \times 16,5 =$	156.186,06 „
„ 1895 „ . . .	$9.746,33 \times 16,5 =$	160.814,45 „
Итого		340 305,74 „

Согласно сего чистый доходъ означенныхъ 16,5 верстъ отъ одного лишь грузоваго движенія опредѣляется примѣрной суммой:

Чистый доходъ, полученный отъ перевозки грузовъ, до открытія правильнаго движенія по вѣтви (до 14 Ноября 1893 г.). 75.661,90 руб.

Чистый доходъ съ открытія правильнаго движенія (14 Ноября 1893 г.) по 1-е Января 1896 года $717.222,5 - 340.305,74$ 376.916,76 руб.

Итого 452.578,66 руб.

Такимъ образомъ всѣ расходы по постройкѣ Саксаганской вѣтви окупилась казнѣ къ 1 Января 1895 года, т. е. въ теченіи 2 лѣтъ и 1½ мѣсяцевъ ея эксплуатаціи, при чемъ дали казнѣ къ этому сроку еще чистой прибыли $452.578,66 - 390.006,86 = 62.571,8$ руб.

Не смотря 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 отъ того, что главнѣйшими грузами Екатерининской дороги являются, за исключеніемъ хлѣба и отчасти желѣза, малоцѣнные грузы (уголь, желѣзная руда и камень (флюсы) (см. таб. VI) которые перевозятся по весьма низкимъ тарифамъ. Изъ таблицы V видно, что средній тарифъ на Екатеринин-

*) Съ 14 Ноября сего года по 1 Января 1894 года.

**) Указанная цифра выражаетъ средній расходъ дороги на версту за два предшестующіе года, такъ какъ расходъ этотъ за 1895 годъ, ко времени изданія сей брошюры, еще въ точности не былъ опредѣленъ.

ской дорогѣ является самымъ низкимъ по сравненію съ таковымъ на всѣхъ остальныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Перевозка главнѣйшихъ грузовъ Екатерининской дороги увеличивается вообще въ огромныхъ размѣрахъ. Исключеніе изъ сего составляетъ лишь соль, перевозка которой въ 1893 году совершенно упала, вслѣдствіе отмѣны specialнаго тарифа, дававшего возможность перевозить Донецкую соль въ обходъ черезъ Екатерининскую дорогу и за симъ замѣчается еще нѣкоторое временное паденіе перевозки угля въ 1888 году (по случаю бывшаго угольнаго кризиса),—хлѣба въ 1890 году (по случаю неурожая) и—лѣса въ 1891 году (на перевозку лѣса всегда отражается неурожай). Усматриваемый изъ таблицы VI громадный ростъ перевозки грузовъ—(въ 1-й годъ эксплуатаціи перевезено 12.028.587, а въ 10-й годъ уже 196.108.119 пуд.)—вызывалъ ежегодно значительныя (см. таблицу III) затраты, за счетъ особыхъ кредитовъ, на улучшеніе пропускной и провозной способности дороги, хотя затраты эти не всегда соотвѣтствовали росту дѣятельности дороги, далеко неудовлетворяя всѣмъ ея потребностямъ.

Въ 1892 году явилась наконецъ неотложная, для возможности перевозки столь значительнаго количества грузовъ, потребность постройки втораго пути на восточномъ участкѣ Екатерининской желѣзной дороги. Въ означенномъ году разрѣшены были къ производству работы по устройству 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 направленіи главнаго грузоваго движенія съ востока на западъ, съ устройствомъ при томъ обходнаго варіанта на протяженіе 9 верстъ и постройкой 3-хъ большихъ мостовъ съ отверстіями въ 15, 20 и 50 саж., при чемъ для смягченія уклона пришлось приподнимать на 1 сажень мостъ отверстіемъ 15 саж., подъ старымъ (первымъ) путемъ.

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

Продолженіе втораго пути на остальной части восточнаго участка, между станціями Ясиноватая и Демурино, постройкою окончено и открыто для движенія 1 Октября 1895 года. Такимъ образомъ, съ 1 Октября 1895 года Екатерининская дорога имѣетъ два пути на всемъ протяженіи отъ ст. Ясиноватая до ст. Синельниково II.

Въ зависимости отъ быстро возрастающаго на дорогѣ движенія потребовалось усилить пропускную способность и западнаго участка дороги: а) устройствомъ втораго пути на участкѣ Екатеринославъ—

Любомировка, часть коего отъ Сухачевки до Запорожья окончена и открыта осенью 1895 года, остальная часть находится въ производствѣ въ текущемъ 1896 году и б) постройкой продолженія Саксаганской вѣтви до станціи Любомировка, имѣющаго замѣнить второй путь на участкѣ Любомировка—Долгинцево.

По тѣмъ же причинамъ, необходимости удовлетворенія быстрому росту движенія, произведено за послѣднее время много дополнительныхъ работъ по развитію станцій, усиленію водоснабженія, развитію мастерскихъ, устройству жилыхъ помѣщеній и проч. и имѣется въ виду производство значительнаго количества подобныхъ же работъ въ ближайшіе годы.

Благопріятные результаты десятилѣтней эксплуатаціи 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 эксплуатированія ихъ при существованіи Екатерининской жел. дороги.

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

Заводская промышленность растетъ въ районѣ Екатерининской дороги съ каждымъ годомъ. Кромѣ существующихъ въ краѣ вышеуказанныхъ металлургическихъ заводовъ: Каменскаго, Александровскаго и Гданцевскаго и существовавшаго еще до постройки Екатерининской дороги завода Новороссійскаго Общества въ Юзовѣ, построень и пущень въ дѣйствіе въ 1894 году желѣзодѣлательный и рельсопрокатный заводъ при станціи Дружковка К.Х.-Азовской жел. дороги, получающій желѣзную руду изъ Криворогскаго района; построень въ 1894 году въ Крюковѣ, близъ г. Кременчуга, заводъ для выплавки чугуна на древесномъ углѣ, получаемомъ изъ Полѣсся сплавомъ по Днѣпру,—для изготовленія, изъ сего чугуна, желѣза высшихъ сортовъ; въ 1895 году начаты постройки: чугуноплавильнаго завода на станціи Юрьевка; желѣзо и сталелитейнаго завода близъ станціи Волинцево; завода для изготовленія вагоновъ при ст. Нижнеднѣпровскѣ и кромѣ сего предполагается въ ближайшемъ времени (въ 1896 году) строить чугунно-плавильные заводы близъ ст. Маріуполь и Луганскъ. Сверхъ указанныхъ крупныхъ заводовъ въ районѣ дороги возникло нѣсколько второстепенныхъ передѣлочныхъ и другихъ заводовъ для производства инструментальной стали,—для изготовленія инструментовъ потребныхъ для мѣстныхъ рудниковъ,—для производства сельско-

хозяйственныхъ машинъ и орудій,—кирпича изъ угольнаго шлака,—для добыванія и промывки фарфоровой глины и проч.

Описанное развитіе горно заводской промышленности въ районѣ Екатерининской жел. дороги, вызвало постройку частныхъ подъѣздныхъ путей, протяженіе которыхъ съ каждымъ годомъ возрастаетъ;—къ 1 Января 1896 года къ Екатерининской жел. дорогѣ примыкало уже названныхъ путей: ширококолейнаго типа—до 113 верстъ и узкоколейнаго—до 23 верстъ, не считая въ этомъ числѣ дековилевскихъ и проволочныхъ подъѣздныхъ вѣтвей, соединяющихъ нѣкоторые каменноугольные рудники, каменноломни и залежи каолина со станціями дороги.

Независимо вышеизложеннаго, 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 и болѣе 10 различныхъ фабрикъ. 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 гор. Харьковъ. Слѣдующія цифры наглядно показываютъ ростъ города: во время постройки Екатерининской дороги городскихъ сборовъ въ Екатеринославѣ поступало въ годъ 35.000 р., нынѣ поступаетъ въ годъ слишкомъ 600.000 руб. при городскомъ хозяйствѣ, которое не достигло еще желательнаго благоустройства.

Для большей наглядности и сужденія о дѣятельности и постепенномъ развитіи Екатерининской желѣзной дороги за время ея эксплуатаціи,—результаты и данныя по сему предмету собраны въ видѣ прилагаемыхъ при семъ таблицъ и схемъ, относящихся къ двумъ отдѣльнымъ періодамъ: 1) за первыя 10 лѣтъ эксплуатаціи дороги, когда Екатерининская дорога сохраняла свои первоначальныя отъ постройки предѣлы и 2) за послѣдующій 11-й годъ, въ которомъ къ ней было присоединено 477 верстъ бывшей Донецкой дороги.

Соотвѣтственно сему, упомянутыя таблицы и схемы подраздѣляются на:

А) За первыя 10 лѣтъ эксплуатаціи дороги (съ 18 Мая 1884 года по 1-е Января 1894 года) 12-ти таблицъ, (съ I по XII включительно) и 12 схематическихъ изображеній (отъ 1 до 12) постепеннаго роста перевозки пассажировъ и грузовъ;

Б) **За 11-ый (1894-й) годъ эксплуатаціи дороги** по присоединеніи къ ней 477 верстъ б. Донецкой дороги—4 таблицы (съ XIII по XVI включительно) и

В) **За 11-ть лѣтъ** (съ 18 Мая 1884 г. по 1 Января 1895 года)—два схематическихъ изображенія доходности дороги.

Кромѣ указанныхъ таблицъ и схемъ къ сему обзору приложены 3 плана Екатерининской желѣзной дороги съ указаніемъ входившихъ въ ея составъ линій, а именно:

- 1) планъ за время до 1 Января 1894 года,
 - 2) планъ за 1895 годъ, послѣ присоединенія къ ней 477 верстъ бывшей Донецкой ж. дороги (1 Января 1895 г.) и
 - 3) планъ на 1-е Марта 1896 года, послѣ присоединенія къ ней 310 верстъ К.-Х.-Азовской жел. дороги (1 Января 1896 г.) и передачи въ арендное содержаніе Юго-Восточнымъ ж. дорогамъ 254 верстъ (1 Марта 1896 г.)
-

СВОДЪ
РЕЗУЛЬТАТОВЪ ЭКСПЛОАТАЦІИ

ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

За 10 лѣтъ

со дня ея открытія 18 Мая 1884 года, по 1-е Января 1894 года.

Таблица I. Протяженіе главнаго пути, размѣры перевозокъ, доходъ и расходъ дороги.

	1884 года съ 18-го мая	1885 года	1886 года	Увеличеніе въ ‰ тивъ предыдущаго года	1887 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года	1888 года	1889 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года	1890 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года	1891 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года	1892 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года	1893 года	Увеличеніе въ ‰ противъ предыдущаго года
А. Длина главнаго пути...	471	471	471	—	472	—	472	472	—	472	—	472	—	478	1,6	494	3,34
Б. Размѣры движенія:																	
а) количество поѣздовъ	10.097	21.246	23.517	10,7	23.399	—	24.534	37.314	52,1	41.739	11,8	52.088	24,8	56.016	7,6	67.602	20,7
б) поѣздо-верстъ.....	503.987	1.202.379	1.371.671	14,1	1.588.683	15,8	1.597.294	2.217.547	38,8	2.416.680	8,9	2.693.293	1,6	2.935.006	8,7	3.333.188	13,6
в) паровозо-верстъ....	794.446	1.799.314	1.927.191	7,1	2.183.251	13,3	2.414.563	3.448.671	42,8	3.472.127	0,6	3.917.591	12,8	4.376.959	11,7	5.128.147	17,2
г) вагоно-осе-верстъ...	25.587.105	66.976.629	79.428.899	18,5	107.413.302	35,2	105.559.718	153.512.632	43,3	167.066.758	8,8	186.370.240	11,5	198.796.554	6,6	218.007.420	9,7
д) густота движенія (ко- личество поѣздо-вер- дѣленное на протяже- ніе дороги).....	1.068	2.547	2.906	14,1	3.365	15,8	3.384	4.698	38,8	5.120	8,9	5.718	11,6	6.140	8,7	6.747	9,9
В. Размѣры перевозокъ:																	
Число перевезенн. плат- ныхъ пассажировъ ...	85.188	144.369	149.187	3,34	176.049	18,0	262.401	239.597	с) —8,53	357.856	49,13	422.412	18,4	484.752	14,76	549.061	13,27
Количество пудовъ пере- везенныхъ грузовъ ...	12.028.587	32.006.371	42.722.582	33,5	61.598.551	44,2	74.738.415	112.380.886	50,3	114.814.964	2,1	141.012.889	22,8	166.551.405	18,00	196.082.876	17,7
Г. Валовой доходъ ...руб.	735.830,96	1.886.563,03	2.322.523,51	23,1	3.063.540,91	31,9	3.484.642,01	4.710.726,13	35,1	5.124.807,98	8,8	5.924.321,34	15,6	6.465.375,10	10,00	7.607.826,94	17,6
Д. Расходы:																	
е) эксплуатаціон. харак- тера (отд. I—VI, VII гл. I и VIII)...руб.	704.484,79	1.570.977,32	1.909.302,06	—	2.067.185,39	—	2.147.122,76	2.612.049,49	—	2.782.176,67	—	3.133.310,03	—	3.669.784,44	—	4.658.089,62	—
ж) служебныя перевозки (отд. IX)...руб.	7196,09	7640,74	5.076,64	—	59.401,14	—	72.928,43	75.153,71	—	55.301,97	—	64.288,21	—	82.563,68	—	97.831,17	—
з) дополнительныя рабо- ты (отд. VII, гл. 2) р.	—	—	17.868,45	—	2.618,89	—	30.888,65	6.287,27	—	10.416,73	—	40.145,03	—	76.650,97	—	35.727,37	—
и) содержаніе мѣстнаго Контроля ...руб.	33.200,00	62.252,48	60.643,56	—	57.570,00	—	59.590,00	62.488,07	—	65.524,37	—	72.383,70	—	73.989,69	—	71.787,08	—
Общій расходъ руб.	744.880,88	1.640.870,34	1.992.890,71	21,45	2.186.775,42	9,72	2.310.529,84	2.755.981,46	19,22	2.913.349,64	5,71	3.310.126,99	13,62	3.903.288,78	11,88	4.863.435,24	24,60
Е. Чистый доходъ { Г-(е+ж+з+и) р.	—9.049,92	245.692,49	329.632,80	34,16	876.764,59	165,97	1.174.112,17	1.954.745,02	66,49	2.211.458,34	13,12	2.614.194,35	18,21	2.562.086,32	—2,39	2.744.391,70	7,12
доходъ { Г-(е+ж+и) ..р.	—9.049,92	245.692,49	347.501,25	41,44	879.383,48	153,06	1.205.000,82	1.961.032,29	62,74	2.221.875,07	13,30	2.655.644,38	19,52	2.638.737,29	—0,64	2.780.119,07	5,36

к) За 7 мѣсяцевъ и 12 дней эксплуатаціи дороги въ 1884 г. получилось превышеніе расходовъ надъ доходами въ суммѣ 9.049 р. 92 к.

л) За 1892 годъ чистый доходъ, въ сравненіи съ 1891 г. уменьшился.

м) Въ 1893 году всего израсходовано на содержание Мѣстнаго контроля 105.787 руб. 08 к., а такъ какъ изъ этой суммы 34.000 руб. были переданы Управленіемъ казенныхъ жел. дорогъ въ распоряженіе Государственнаго Контроля на увеличеніе его средствъ за счетъ эксплоатаціи, перешедшей въ казну съ 1-го Іюля сего года Донецкой жел. дороги, то на долю Екатеринбургской жел. дороги принимается остальная сумма 105.787 руб. 08 коп.—34.000 руб.=71.787 руб. 08 коп.

с) Въ 1889 г. число перевезенных платных пассажиров уменьшилось сравнительно съ 1888 г. на 8,33⁰/₁₀.

Е) Чистый доход под лит. н. определен при исключении из валового дохода стоимости дополнительных работ и поставок, произведенных за счет отд. VII гл. 2, указанной в сей ведомости под лит. з; этот доход и согласуется с данными ведомости № 3 отчетов эксплуатации дороги за соответствующий год за исключением расхода по содержанию (см. лит. н.) местного Контроля, чистый же доход под лит. п. выведен без исключения сумм лит. з — с целью включения сумм лит. з. в таблицу IV, в которой работы и поставки, произведенные за счет отд. VII гл. 2-й, заключаются уже в суммах строки под лит. А., таблицы IV, что видно из данных таблицы III.

Таблица II. Подвижной составъ дороги.

	На 18 Мая 1884 года на дорогѣ состояло поступившихъ отъ постройки				Въ по л ѣ д у ю щ і е г о д ы								Къ 1-му Января 1894 года состояло на лицо			
	Паровозовъ		Вагоновъ		Передано на		другія дороги		Получено отъ другихъ дорогъ и изъ правительственнаго запаса				Паровозовъ		Вагоновъ	
	Паровозовъ		Вагоновъ		Паровозовъ		Вагоновъ		Паровозовъ		Вагоновъ		Паровозовъ		Вагоновъ	
	Тов.-пас.	Товарн.	Клас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Клас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Клас.	Товарн.	Тов.-пас.	Товарн.	Клас.	Товарн.
Первоначальный подвижной составъ:																
количествомъ	12	67	99	1505												
на сумму	315845,42	1984963,14	485452,02	1935911,04												
Послѣдующія измѣненія въ количествѣ и стоимости подвижнаго состава:																
Въ 1884 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	12 б)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	69412,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1885 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1886 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 д)	2 и)	78 л)	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420000,00	8200	103937	—	—	—
„ 1887 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	4 в)	—	—	—	20 е)	8 и)	1177 л)	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	16400,00	—	—	—	600000,00	43920	1579067	—	—	—
„ 1888 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 ж)	—	573 л)	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480000	—	787862	—	—	—
„ 1889 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 г)	37 з)	1103 л)	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	147900,00	1165500	—	—	1455485	—	—	—
„ 1890 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1891 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1892 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 к)	—	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32870	—	—	—	—
„ 1893 году количествомъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150 л)	—	—	—
на сумму	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	148250	—	—	—
Итого подвижнаго состава:																
Количествомъ	12	67	99	1505	—	а)	16	—	6	87	45	3084	18	128	128	4589
На сумму	315845,42	1984963,14	485452,02	1935911,04	—	1	85812,00	—	147900,00	2665500,00	190010	4078351	463745,42	4627513,14	589650,02	6014262,04
	4.722.171,62				108.762		7.081.761				11.695.170,62					

- а) 1 танковый паровозъ переданъ на Уссурийскую дорогу.
б) 2 вагона mixte 1/п кл., 6 вагоновъ II клас. и 4 вагона багаж. переданы на Полѣсскія дороги.
в) 4 вагона III кл. переданы на Полѣсскія дороги.
г) 6 паровозовъ, въ 29 тоннъ каждый, по 850 р. за тонну стоятъ $6 \times 29 \times 850 = 147.900$ руб.
д)е)и)ж) 45 восьми колесныхъ паровозовъ Русскаго Общества и 5 такихъ-же Коломенскаго Завода по 30.000 руб. стоятъ $50 \times 30.000 = 1.500.000$ руб.
з) 37 восьми колесныхъ паровозовъ по 31.500 р. каждый стоятъ $31.500 \times 37 = 1.165.500$ руб.
и) 2 вагона III класса по 4.100 руб. = 8.200 руб.
й) 4 вагона II класса по 6.880 р. и 4 вагона mixte III класса по 4.100 р. = $4 \times 6.880 + 4 \times 4.100 = 43.920$ р.
к) 2 вагона I класса по 8.200 р. и 3 вагона mixte п/ш класса по 5.490 р. = $2 \times 8.200 + 3 \times 5.490 = 32.870$ руб.
л) Стоимость товарныхъ вагоновъ опредѣлена посредствомъ раздѣлки по цѣнамъ завода а именно:

платформы не тормазныя 925—1.000 р., тормазныя 1.025—1.100 руб., угольные полувагоны: тормазныя отъ 1.360 р. до 1.380 р. и не тормазныя 1.240—1.260 руб., крытые: не тормазныя 1.300—1.356 руб., и тормазныя 1.360—1.380.

м) Стоимость 30 классныхъ вагоновъ, поступившихъ съ Сызрано-Вяземской ж. д. опредѣлена по нижеслѣдующей раздѣлкѣ: 2 вагона II класса 3-хъ осевыхъ по 6.880 р. 1 вагонъ II класса 2-хъ осевой въ 5.160 руб. 3 вагона III класса 3-хъ осевыхъ по 4.100 руб. и 24 вагона III класса 2-хъ осевыхъ по 3.075 руб. ($2 \times 6.880 + 5.160 + 3 \times 4.100 + 24 \times 3.075 = 105.020$ руб.).

н) 3 платформы (3-хъ осевые) построены Екатеринбургскими мастерскими, на что израсходовано 1.251 р. 77 к. Въ эту сумму не вошла стоимость ходовыхъ частей и рамъ, такъ какъ эти части взяты: рамы отъ переѣланныхъ заново пассажирскихъ вагоновъ II класса, а ходовыя части изъ запаса дороги. Заводская же стоимость этихъ трехъ платформъ = $1.250 \text{ р.} \times 3 = 3.750$.

Таблица V. Сравненіе средних тарифовъ по перевозкамъ частныхъ грузовъ малой скорости на Екатерининской и друг. ж. дор.

Наименованіе желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ, по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ, по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ, по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ	Годы	Средній тарифъ	На Екатеринин- ской дорогѣ, по сравненію съ другими дорога- ми менѣе на:
ЕКАТЕРИНИНСКАЯ . . .	1884	0,018	—	Харьково-Николаевская . .	1891	0,027	0,011	Самаро-Златоустовская . .	1891	0,029	0,013	Муромская	1884	0,046	0,028
	1885	0,017	—		1892	0,029	0,014		1892	0,021	0,006		1885	0,044	0,027
	1886	0,016	—	Полѣвская	1884	0,034	0,018	Либаво-Роменская	1889	0,019	0,003		1886	0,040	0,026
	1887	0,017	—		1885	0,034	0,017		1890	0,022	0,006		1887	0,035	0,019
	1888	0,017	—		1886	0,027	0,011		1891	0,022	0,006		1888	0,034	0,017
	1889	0,016	—		1887	0,028	0,012		1892	0,023	0,008		1889	0,034	0,018
	1890	0,016	—		1888	0,024	0,007	Псково-Рижская	1889	0,053	0,037		1890	0,034	0,018
	1891	0,016	—		1889	0,018	0,002		1890	0,050	0,034	Курско-Харьк.-Азовская .	1891	0,033	0,017
	1892	0,015	—		1890	0,019	0,003		1891	0,040	0,025		1892	0,028	0,013
Казенныя жел. дороги:					1891	0,019	0,003		1892	—	—		1889	0,024	0,008
Закавказская	1884	—	—		1892	0,020	0,006	Баскунчакская	1884	0,057	0,039		1890	0,024	0,008
	1885	—	—	Уральская	1888	0,032	0,015		1885	0,057	0,040	Частныя жел. дороги:	1891	0,021	0,005
	1886	—	—		1889	0,030	0,014		1886	0,057	0,041	Балтійская	1892	0,022	0,007
	1887	—	—		1890	0,030	0,014		1887	0,058	0,042				
	1888	0,023	0,006		1891	0,028	0,012		1888	0,058	0,041	Варшавско-Тереспольская	„	0,030	0,015
	1889	0,023	0,007		1892	0,028	0,013		1889	0,058	0,042	Владикавказская	„	0,025	0,010
	1890	0,023	0,007	Козлово-Саратовская . .	1884	0,030	0,013		1890	0,058	0,042	С.-П.-Варшавская	„	0,027	0,012
	1891	0,023	0,007		1885	0,028	0,011		1891	0,043	0,027	Грязе-Царицынская	„	0,030	0,015
	1892	0,023	0,008		1886	0,030	0,014		1892	0,054	0,039	Грязе-Царицынская	„	0,025	0,010
Сызрано-Вяземская . . .	1890	0,041	0,025		1887	0,029	0,013	Ливенская (узк.)	1884	0,043	0,025	Двинско-Витебская	„	0,024	0,009
	1891	0,023	0,007		1888	0,029	0,012		1885	0,042	0,025	Донецкая	„	0,020	0,005
	1892	0,020	0,005		1889	0,028	0,012		1886	0,041	0,025	Ивангорода-Домбровская .	„	0,017	0,002
Харьково-Николаевская . .	1884	0,027	0,009		1890	0,027	0,011		1887	0,040	0,024	Козлово-Вор.-Ростовская .	„	0,017	0,002
	1885	0,028	0,011		1891	0,025	4,010		1888	0,040	0,023	Лозово-Севастопольская .	„	0,023	0,068
	1886	0,027	0,011		1892	—	—		1889	0,040	0,024	Московско-Брестская . . .	„	0,020	0,005
	1887	0,027	0,011	Самаро-Златоустовская . .	1888	0,035	0,018		1890	0,042	0,026	Московско-Курская	„	0,025	0,010
	1888	0,029	0,012		1889	0,027	0,011		1891	0,041	0,026	Московско-Казанская . . .	„	0,050	0,035
	1889	0,027	0,011		1890	0,029	0,013		1892	—	—	Орлово-Витебская	„	0,021	0,006
	1890	0,028	0,012									Привислянская	„	0,023	0,008
												Рыбинско-Бологовская . .	„	0,026	0,011
												Рязанско-Уральская	„	0,024	0,009
												Фастовская	„	0,025	0,010
												Юго-Западная	„	0,023	0,008

Таблица VI. Количество перевезенных грузовъ малой скоростью годамъ, съ выдѣленіемъ главныхъ грузовъ, въ пудахъ.

Наименованіе грузовъ	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	В с е г о
Уголь	4.320.587	16.863.908	20.082.022	29.986.490	25.571.209	47.687.679	48.059.483	62.761.783	72.965.108	77.910.170	406.208.388
Руда	1.774.533	2.871.732	5.121.952	5.800.240	9.620.197	14.829.364	21.668.920	26.967.244	31.639.027	37.648.541	157.941.750
Хлѣбные	1.376.637	1.775.988	2.063.690	5.578.900	12.668.641	11.344.421	7.383.423	11.178.614	15.977.557	22.618.142	91.966.105
Лѣсные	1.327.864	3.285.069	4.399.712	5.805.410	7.090.603	9.148.897	7.252.195	5.929.658	7.130.636	10.773.888	62.143.937
Желѣзо	93.657	150.612	223.216	614.580	1.351.148	3.606.941	4.003.045	5.393.807	5.047.439	5.824.249	26.308.703
Рельсы	96.821	759.664	1.103.884	209.200	451.907	973.746	3.854.212	3.272.259	4.632.025	5.694.166	21.047.908
Соль	110.263	340.481	867.082	682.450	4.363.779	6.003.175	5.258.265	5.806.535	5.406.971	1.625.134	30.464.179
Камень	80.758	64.508	119.982	718.190	1.273.373	2.550.147	2.522.726	3.471.267	4.500.583	7.236.503	22.541.043
Разный грузъ	1.269.228	2.315.246	3.735.326	8.179.870	6.773.011	7.108.026	7.139.728	7.596.361	9.495.042	11.926.509	65.538.350
Кладь управленія дороги	1.578.234	3.579.163	5.005.716	4.023.090	5.624.547	9.128.490	7.672.967	8.632.361	9.757.017	14.825.571	69.827.163
Итого всѣхъ грузовъ . .	12.028.587	32.006.371	42.722.582	61.598.550	74.788.415	112.330.886	114.814.964	141.012.889	166.551.405	196.082.876	953.987.526

Таблица VII. Сравнительная деятельность Екатерининской желѣзной дороги съ дѣятельностью другихъ желѣзныхъ дорогъ по отчетнымъ даннымъ за 1892 годъ

Наименованіе измѣрителей дѣятельности желѣзныхъ дорогъ	Екатери- нин- ская	Казенныя желѣзныя дороги					Ч а с т н ы я ж е л ѣ з н ы я д о р о г и																						
		Баскун- чакская	Закавказ- ская	Муромская	Полѣвская	Сызран- ская	Уральская	Харьково- Николаевская	Курско- Харьково- Азовская	Либаво- Роменская	Балтий- ская	Варшаво- Тересполь- ская	Владикавказ- ская	С.-Петербург- Варшавская	Грязе- Царицынская	Двинско- Витебская	Донецкая.	Иванго- ро-Дом- бровская	Козлово- Вор.-Ростов- ская	Лозово- Севастополь- ская	Московско- Брестская	Московско- Курская.	Московско- Казанская.	Орловско- Витебская	Привислян- ская	Рыбинск- Бологов- ская	Рязанско- Уральская	Фастовск.	Юго- Западная
Длина дороги — версть . . .	478	72	981	107	1.417	1	1.017	1.029	764	1.191	568	368	906	1.207	704	244	667	453	800	643	1.032	503	232	488	507	286	770	334	2.788
Общее число.																													
Поездо-версть	2 935.006	68.487	6.435.534	114.575	3.426.868	5.555	2.182.395	3.561.777	6.352.202	4.875.681	2.095.938	1.421.959	4.210.590	7.886.836	3.208.781	1.157.539	2.203.984	1.832.092	6.010.519	2.373.339	5.632.845	5.596.601	2.055.460	2.612.303	2.551.601	768.066	3.985.873	996.703	12.657.348
Паровозо-версть	4.376.959	156.544	8.552.182	162.182	4.241.870	7.723	2.833.074	4.913.893	9.368.992	6.354.038	2.981.710	2.092.458	6.112.220	9.790.269	4.669.202	1.511.095	3.143.911	2.760.262	8.229.623	3.631.879	7.529.813	7.363.763	2.609.882	4.375.232	3.732.270	1.072.843	5.309.761	1.235.442	17.078.853
Вагоно-осе-версть	198.796.564	5.498.996	463.246.028	6.183.332	186.253.930	292.573	124.968.259	190.325.363	385.412.400	270.418.764	36.398.899	73.881.005	211.395.825	336.462.541	207.110.259	54.766.710	91.419.940	85.694.978	345.025.865	120.224.309	295.166.046	355.436.174	135.675.940	133.360.000	117.426.835	41.343.705	219.479.744	49.101.383	724.192.413
Густота движенія.																													
На поѣздо-версть	6.140	951	6.560	1.070	2.418	4	2.146	3.461	8.314	4.093	3.690	3.864	4.647	6.119	4.557	4.744	3.304	4.044	7.513	3.691	5.458	11.126	8.860	5.353	5.032	2.685	5.314	2.984	4.539
На паровозо-версть	9.157	2.174	8.718	1.516	2.994	6	2.786	4.775	12.263	5.335	5.249	5.686	6.746	8.111	6.632	6.193	4.714	6.095	10.287	5.648	7.297	14.640	11.249	8.966	7.361	3.751	7.080	3.699	6.126
На вагоно-осе-версть	415.892	76.375	472.218	57.788	131.442	223	122.879	184.961	504.466	227.052	152.111	200.764	233.329	278.743	294.102	224.454	137.076	189.172	431.282	186.974	286.014	706.632	584.810	273.279	231.611	144.558	292.640	147.010	259.753
На Екатерининской ж. д. сравнительно съ другими дорогами густота движе- нія дороги болѣе (+) или менѣе (—)																													
На поѣздо-версть	—	+5.189	—420	+5.070	+3.732	+1.3	+3.994	+2.679	—2.174	+2.047	+2.450	+2.276	+1.493	+21	+1.583	+1.396	+2.836	+2.096	—1.373	+2.449	+682	—4.986	—2.720	+787	+1.108	+3.455	+826	+3.156	+1.601
На паровозо-версть	—	+6.983	+439	+7.641	+6.163	+3.3	+6.371	+4.382	—3.106	+3.822	+3.908	+3.471	+2.411	+1.046	+2.525	+2.964	+4.443	+3.062	—1.130	+3.599	+1.860	—5.483	—2.092	+191	+1.796	+5.406	+2.077	+5.458	+3.031
На вагоно-осе-версть	—	+399.517	—56.326	+358.140	+234.450	+187.5	+293.013	+230.931	—88.574	+188.840	+263.781	+215.128	+182.563	+137.149	+121.700	+191.438	+278.816	+226.720	—15.390	+228.918	+129.878	—290.740	—168.918	+142.613	+184.281	+271.334	+123.252	+263.882	+156.139

Таблица VIII. Число служащихъ на дорогѣ и стоимость ихъ
содержанія

Въ годахъ	Ш т а т н ы х ъ			В р е м е н н ы х ъ			В с ѣ х ъ		
	Число	Стоимость содер- жанія		Число	Стоимость содер- жанія		Число	Стоимость содер- жанія	
		Всѣхъ	Одного (въ средн.)		Всѣхъ	Одного (въ средн.)		Всѣхъ	Одного (въ средн.)
1884	1.552	381.997	246	621	162.086	261	2.173	544.083	250
1885	1.777	654.878	369	773	265.326	343	2.550	920.204	361
1886	1.868	663.249	355	1.100	269.129	245	2.968	932.378	315
1887	1.972	688.434	349	1.106	274.855	249	3.078	963.289	313
1888	2.052	720.548	351	1.371	339.879	241	3.423	1.060.327	310
1889	2.652	856.975	323	1.655	430.796	260	4.307	1.287.777	299
1890	2.936	953.654	325	1.705	422.317	248	4.641	1.375.971	296
1891	3.048	1.257.969	413	2.287	546.253	234	5.335	1.804.222	338
1892	3.286	1.243.741	378	2.437	592.393	243	5.723	1.836.134	321
1893	4.092	1.479.066	361	3.351	961.361	287	7.443	2.440.427	328

Таблица IX. Продолжительность службы на дорогѣ служащихъ
(на 31 Декабря 1893 года).

Число лѣтъ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	ч и с л о с л у ж а щ и х ъ									
Штатныхъ	2.180	465	279	269	221	161	143	134	121	119
Временныхъ	2.238	571	210	84	77	51	35	29	29	27
Всѣхъ	4.418	1.036	489	353	298	212	178	163	150	146

Таблица X Постепенное развитіе жилыхъ и товаро-складочныхъ помѣщеній на станціяхъ въ квадр. саженьяхъ.

Н а д о р о г				с о с т о я л о:						
ВЪ ГОДАХЪ	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Жилыхъ помѣщеній (безъ корридоровъ).	8.603,81	8.603,81	8.903,24	9.055,24	9.055,24	9.982,76	10.803,58	11.342,95	12.435,62	13.686,62
Товаро-складочныхъ помѣщеній.	2.307,32	2.307,32	2.517,13	2.517,13	3.557,19	3.557,19	3.557,19	4.886,89	6.120,60	7.665,13

Таблица XI. Отношеніе числа служащихъ къ занимаемымъ жилымъ помѣщеніямъ на главнѣйшихъ станціяхъ

На станціяхъ	Ясиноватая			Авдѣвка			Гришино			Ульяновка			Синельниково			Долгинцево			И Т О Г О		
	Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній		Число служа- щихъ	Жилыхъ помѣщеній	
		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.		Всего на станціи	Въ сред- немъ на одного служащ.
Въ годахъ		Квадр. саж.			Квадр. саж.			Квадр. саж.			Квадр. саж.			Квадр. саж.			Квадр. саж.			Квадр. саж.	
1884	42	107,98	2,55	131	274,85	2,10	191	629,00	3,34	85	315,98	3,72	87	148,09	1,70	162	808,38	4,93	698	2.283,78	3,27
1885	55	107,28	1,93	166	274,85	1,66	252	629,00	2,50	108	315,98	2,92	111	148,09	1,33	210	808,38	3,85	902	2.283,78	2,53
1886	54	170,23	1,99	180	274,85	1,53	262	957,30	3,65	129	315,98	2,45	112	148,09	1,32	216	808,38	3,74	953	2.612,08	2,74
1887	57	107,28	1,88	183	274,85	1,50	277	1.087,30	3,91	129	315,98	2,45	127	148,09	1,17	228	808,38	3,53	1.001	2.742,08	2,73
1888	64	107,23	1,68	190	274,85	1,45	190	1.087,30	5,72	130	315,98	2,43	132	148,09	1,12	243	808,38	3,33	949	2.742,08	2,89
1889	104	319,38	3,07	267	502,98	1,88	340	1.424,63	4,19	143	397,29	2,78	152	156,52	1,02	64	973,50	15,24	1.070	3.774,30	2,52
1890	147	319,38	2,17	341	706,76	2,07	432	1.424,63	3,30	179	504,73	2,82	183	188,60	1,03	283	1.170,52	4,14	1.565	4.315,62	2,76
1891	156	319,38	2,03	354	801,25	2,26	442	1.613,61	3,65	183	504,73	2,76	170	231,88	1,36	283	1.170,52	4,14	1.588	4.641,37	2,92
1892	166	494,94	2,98	367	1.047,24	2,85	481	1.762,70	3,66	183	504,73	2,76	181	318,76	1,71	289	1.228,12	4,25	1.667	5.356,49	3,21
1893	192	494,94	2,58	451	1.259,38	2,79	527	1.975,04	3,73	236	597,45	2,53	192	318,76	1,66	342	1.304,51	3,81	1.940	5.950,28	3,06

Таблица XII. Преміи, полученные станціями отъ сбереженія расходовъ по нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ и удовлетвореніи претензій

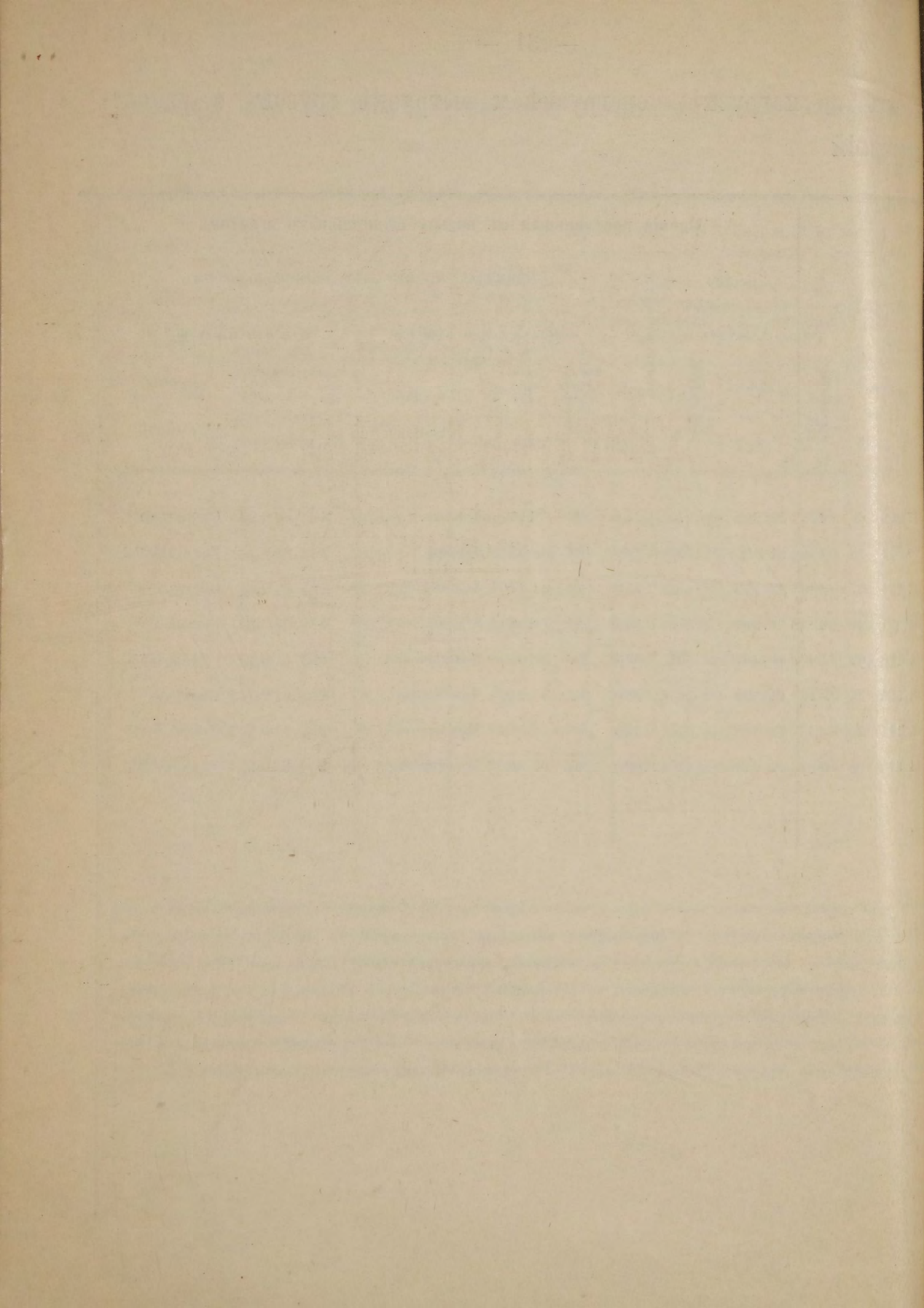
По годамъ работы	Количество пудовъ перевезенныхъ грузовъ, принятое къ разсчету для опредѣленія расходовъ по грузовой операци	Отчисленные суммы на расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ и проч (нормальный расходъ)			Дѣйствительный расходъ											
		Сумма			Дѣйствительная стоимость произведенныхъ работъ по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ, сортировкѣ и проч. (уплата рабочимъ)			Содержаніе учетнаго стола и канцелярскіе расходы			Возмѣщеніе уплаты по удовлетворенію претензій			Отчисленіе на образованіе запаснаго фонда		
					Сумма			Сумма			Сумма			Сумма		
		Руб.	К.													
					Руб.	К.	% нормальнаго расхода	Руб.	К.	% нормальнаго расхода	Руб.	К.	% нормальнаго расхода	Руб.	К.	% нормальнаго расхода
1886. . .	42.725.582	39.841	70		4.559	07	12	6.000	74	15	2.128	86	5	4.507	93	
1887. . .	61.598.551	43.918	61		5.268	45	12	5.916	63	13	4.807	29	11	3.818	88	
1888. . .	74.788.415	44.590	87		8.824	69	20	5.341	69	12	7.191	38	16	2.413	51	
1889. . .	112.380.886	68.244	76		11.247	41	17	7.642	61	11	9.500	63	14	4.860	64	
1890. . .	114.814.964	62.676	62		10.842	05	18	5.590	30	9	10.107	90	16	4.638	42	
1891. . .	141.012.889	78.921	43		15.450	76	20	5.031	47	6	8.109	66	10	5.973	44	
1892. . .	166.551.405	102.387	43		24.730	89	24	5.174	47	5	27.011	22	27	7.224	70	
1893. . .	196.108.119	108.598	88		39.983	80	37	5.292	37	5	12.502	30	11	6.545	81	

На Екатерининской дорогѣ съ 1886 года установленъ порядокъ производства нагрузки, перегрузки и выгрузки грузовъ хозяйственнымъ способомъ съ цѣлью возможно выгоднаго для дороги производства этихъ операций, а также и уменьшенія числа претензій грузовладельцевъ къ дорогѣ, посредствомъ записки на станцію, въ слѣдующемъ: на каждую 1000 пудовъ отправленныхъ и прибывшихъ на станцію грузовъ отчисляются суммы уплачиваются дѣйствительные расходы по произведеннымъ на станціи нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ. Въ случаѣ возникновенія претензій по недостачамъ, порчамъ и просрочкамъ премій, причитающихся виновнымъ станціямъ и затѣмъ остатокъ, если таковой окажется, выдается

ходовъ по нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ и удовлетвореніи претензій

Д ъ			Премія поступившая въ пользу станціонныхъ агентовъ											
Итого			Выдано станціоннымъ агентамъ			Число премированныхъ агентовъ	Размѣръ преміи полученной агентомъ							
							На и б о л ь ш і й			На и м е н ь ш і й				
			Сумма		% нормальнаго расхода		Сумма		% нормальнаго расхода	Выш. аген-тамъ	Низш. аген-тамъ	На какой	Выш. аген-тамъ	Низш. аген-тамъ
Руб	К.	Руб.	К.	Въ рубляхъ		станціи	Въ рубляхъ	станціи						
17.196	60	43	22.645	10	57	323	580	115	Юзово	4	0,80	Очеретино .		
19.811	25	45	24.107	36	55	366	468	92	Юзово	2	0,33	Разъѣздъ 12.		
23.771	27	40	20.819	60	47	359	189	47	Долинской . .	3	0,55	Висунь .		
33.251	29	49	34.993	47	51	373	533	106	Юзово	5	0,97	Гришино .		
31.178	67	50	31.497	95	50	610	526	105	Долинской . .	2,30	0,48	Сухачевка .		
34.565	33	44	44.356	10	56	666	465	91	Долинской . .	2,30	0,43	Разъѣздъ 7.		
64.141	28	63	38.246	15	37	745	375	75	Мушкетово . .	2,10	0,44	Девладово .		
64.324	28	59	44.274	60	41	1.025	293	58	Мушкетово . .	2	0,31	Карань .		

и выгрузки грузовъ хозяйственнымъ способомъ съ цѣлью возможно выгоднаго для дороги производства этихъ операций, а также и уменьшенія числа претензій грузовладельцевъ къ дорогѣ, посредствомъ записки на станцію, въ слѣдующемъ: на каждую 1000 пудовъ отправленныхъ и прибывшихъ на станцію грузовъ отчисляются суммы уплачиваются дѣйствительные расходы по произведеннымъ на станціи нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ. Въ случаѣ возникновенія претензій по недостачамъ, порчамъ и просрочкамъ премій, причитающихся виновнымъ станціямъ и затѣмъ остатокъ, если таковой окажется, выдается



СХЕМАТИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ

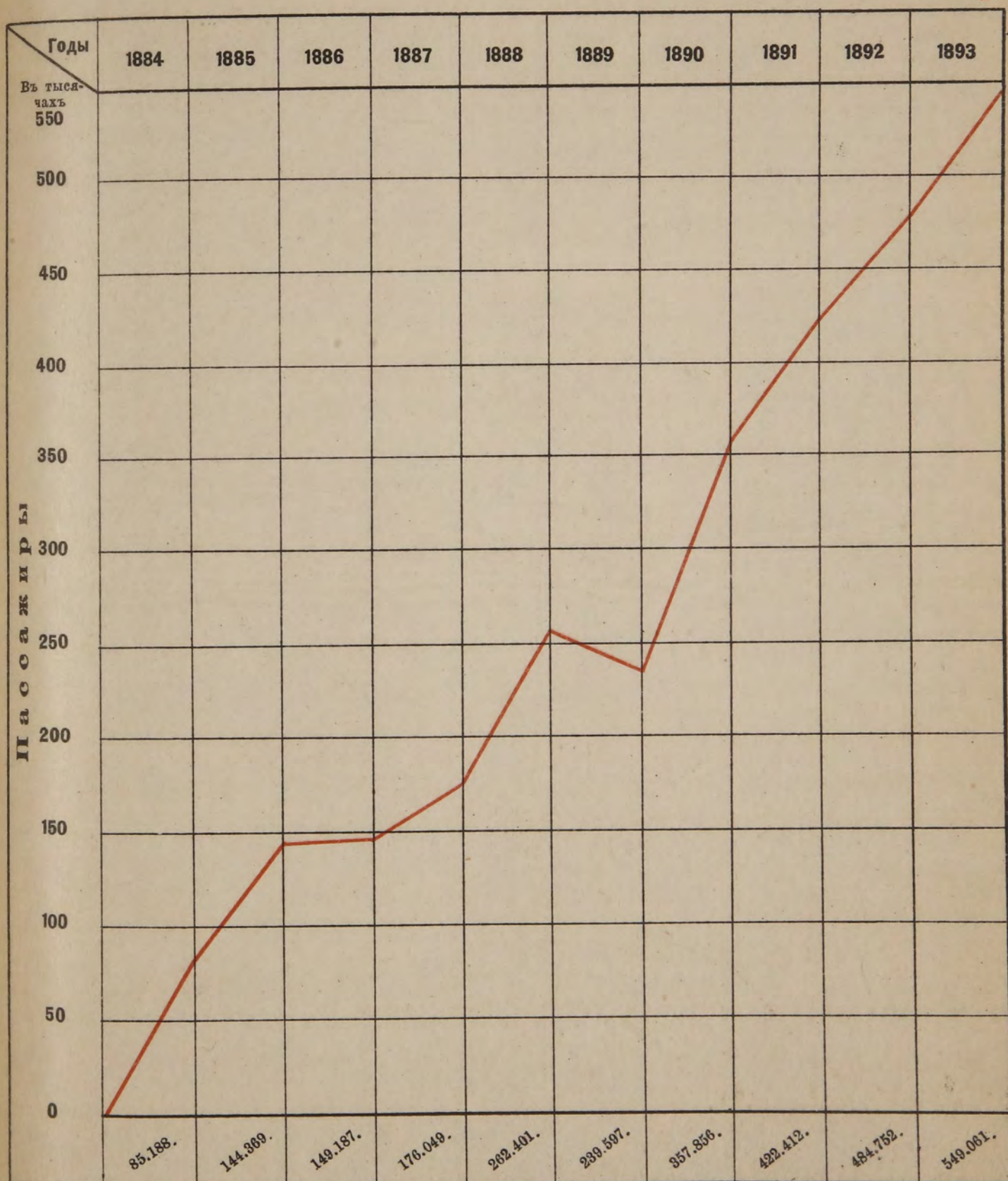
количества перевозки по Екатерининской жел. дор пасса-
жировъ и грузовъ

за 10 лѣтъ эксплуатаціи

(1884 г.—1893 г.)

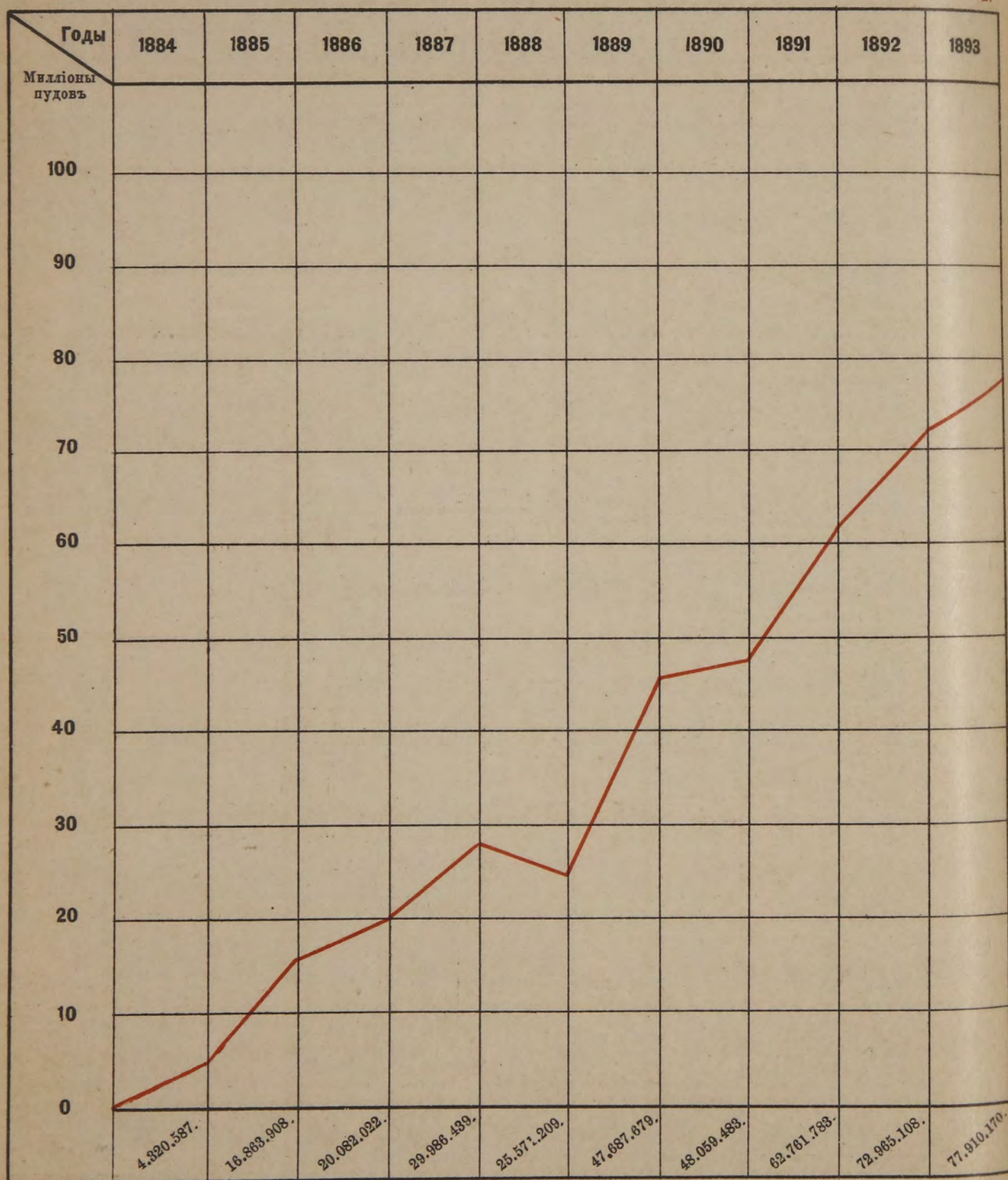
Пассажирское движеніе.

1.



Каменный уголь.

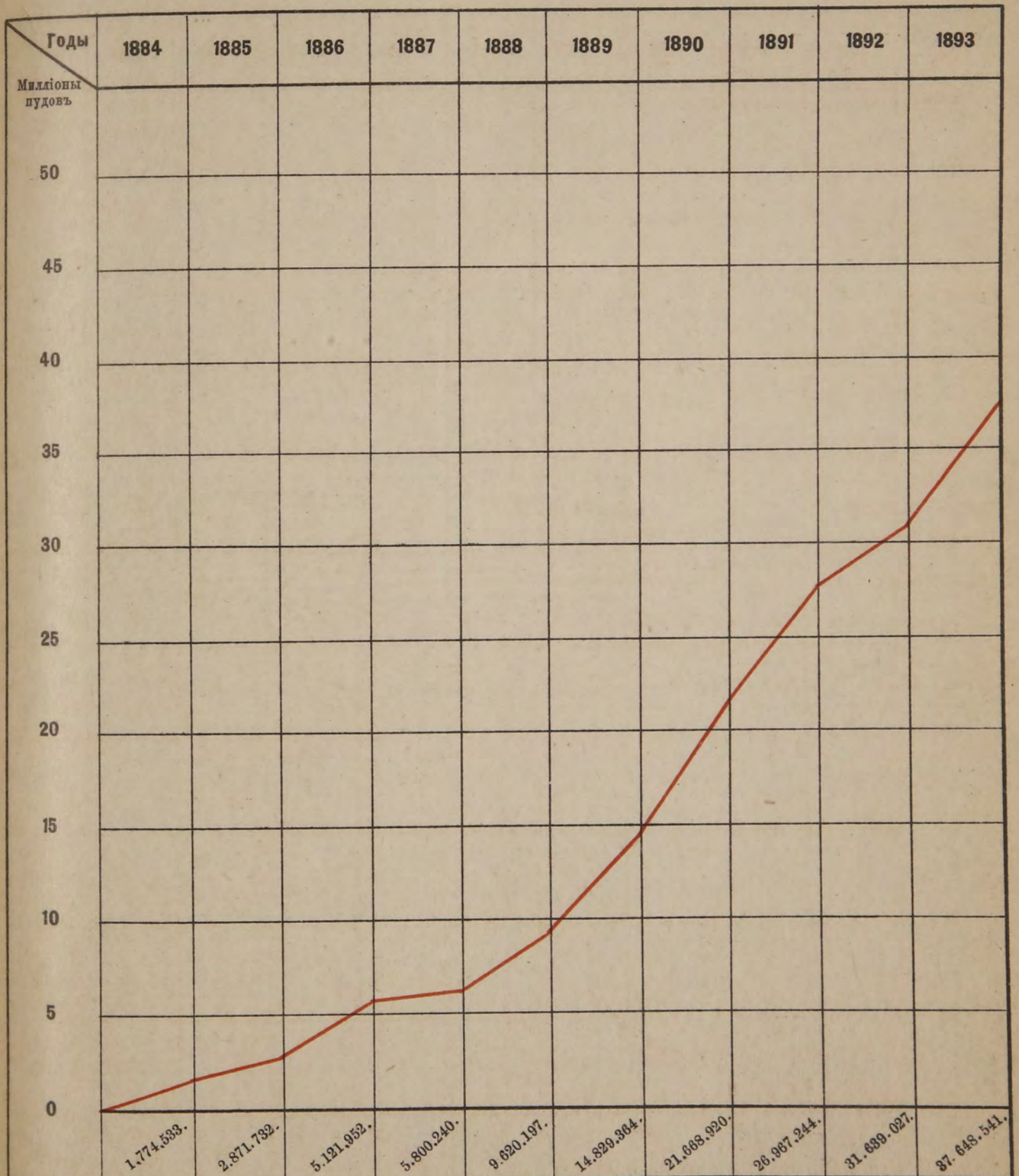
2.



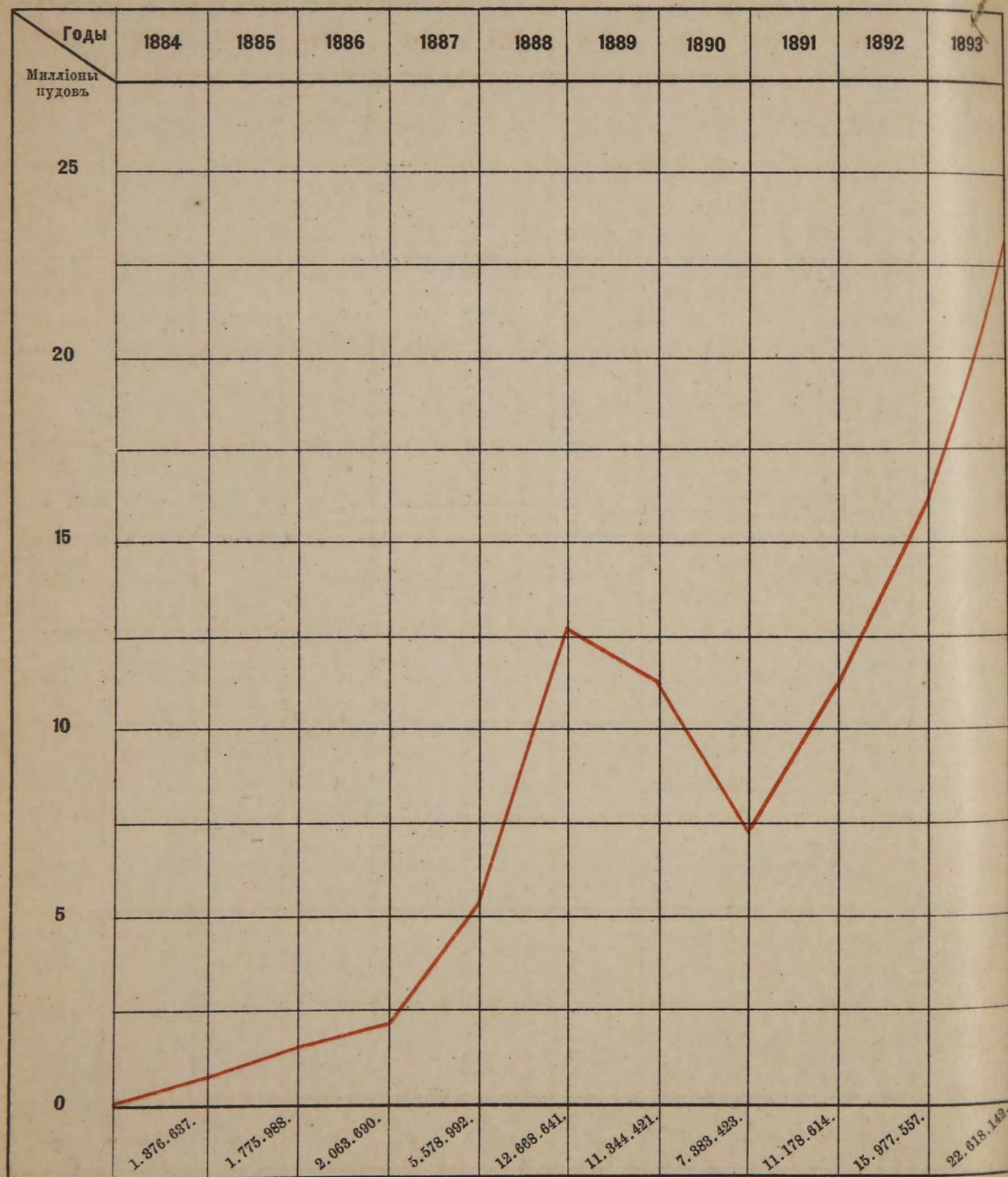
Падение перевозки каменного угля въ 1888 г. произошло вслѣдствіе бывшаго въ указанномъ году угольнаго кризиса.

Желѣзная руда.

3.



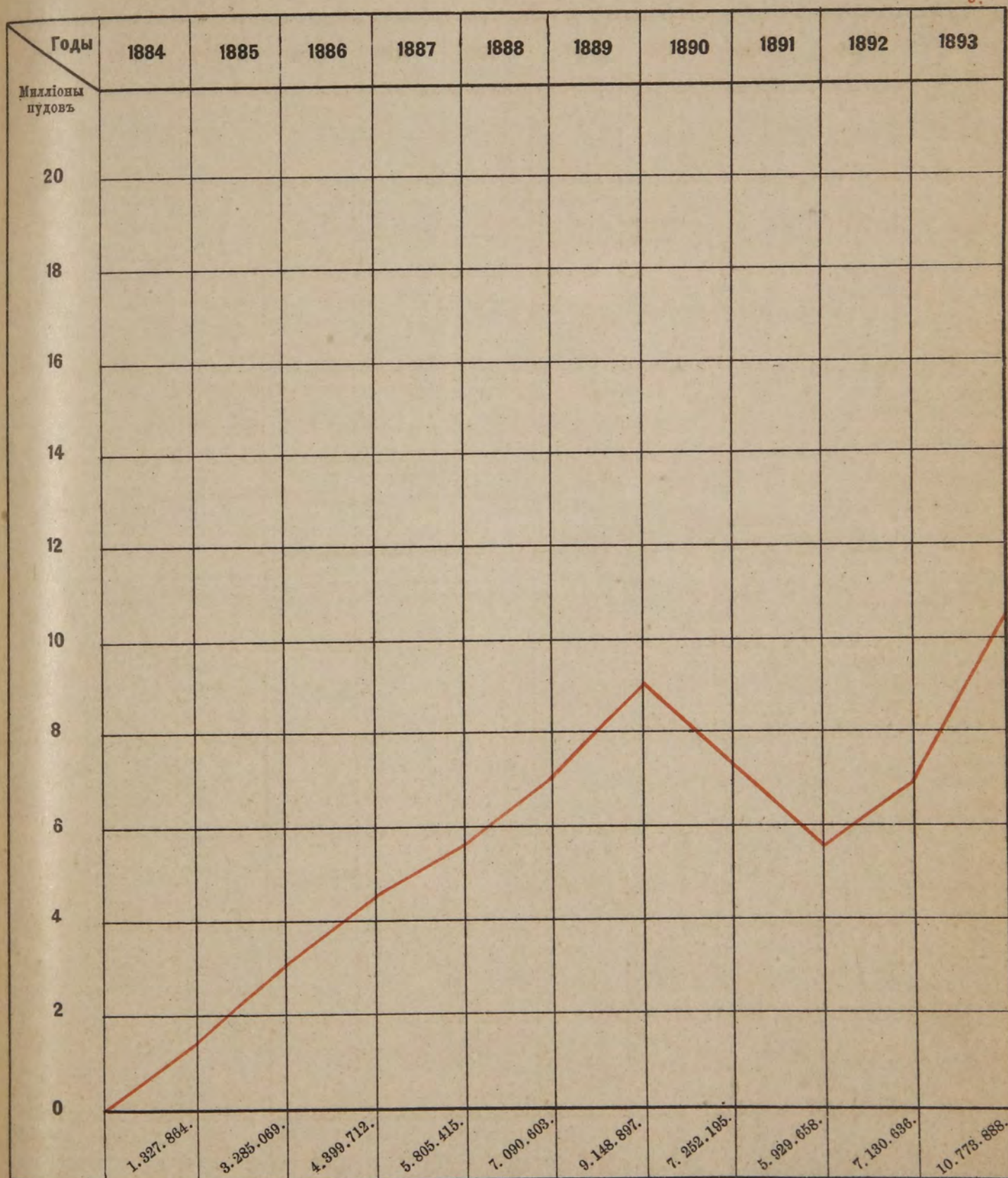
Хлѣбные грузы.



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

Лѣсные строительные матеріалы.

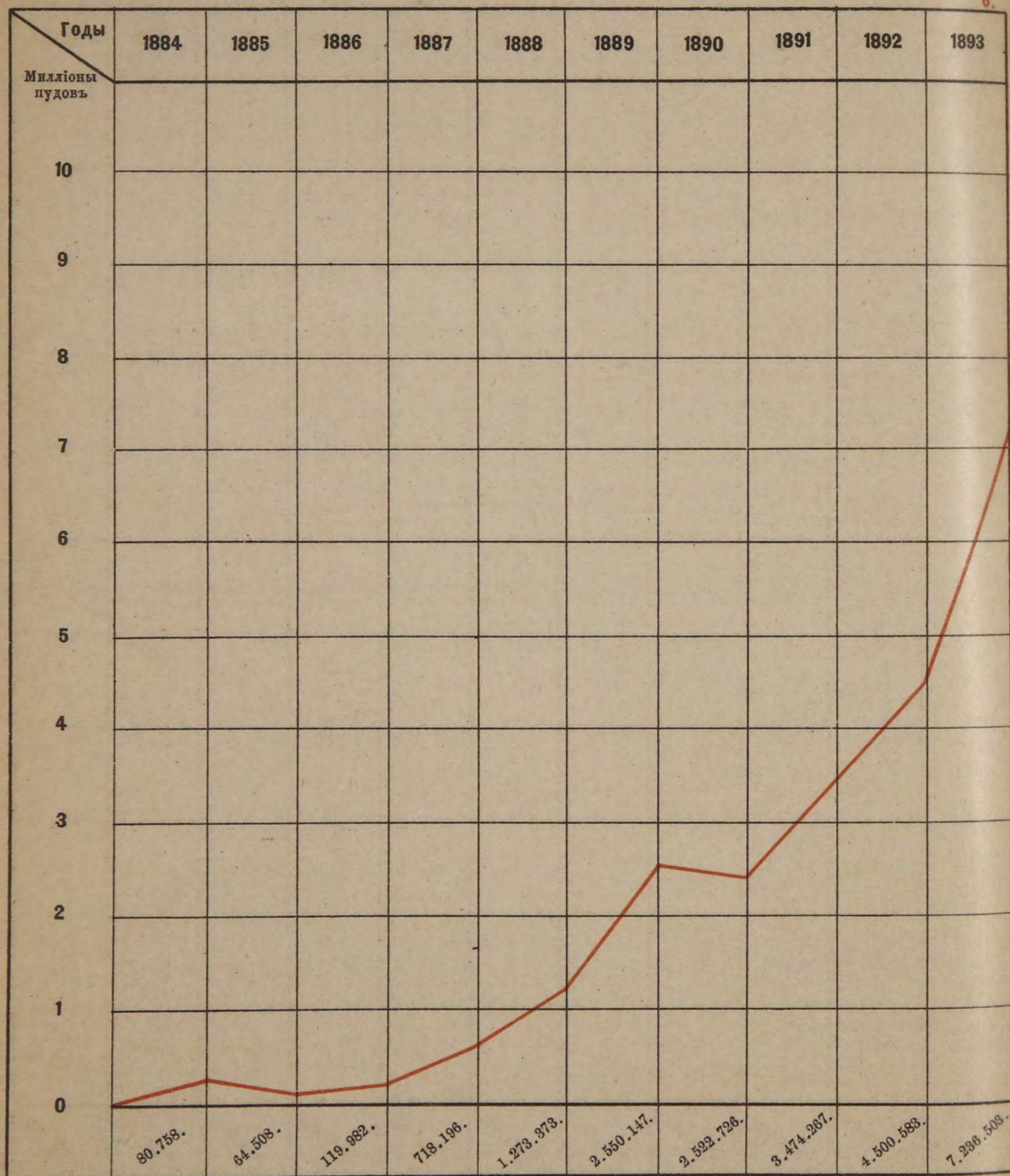
5.



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

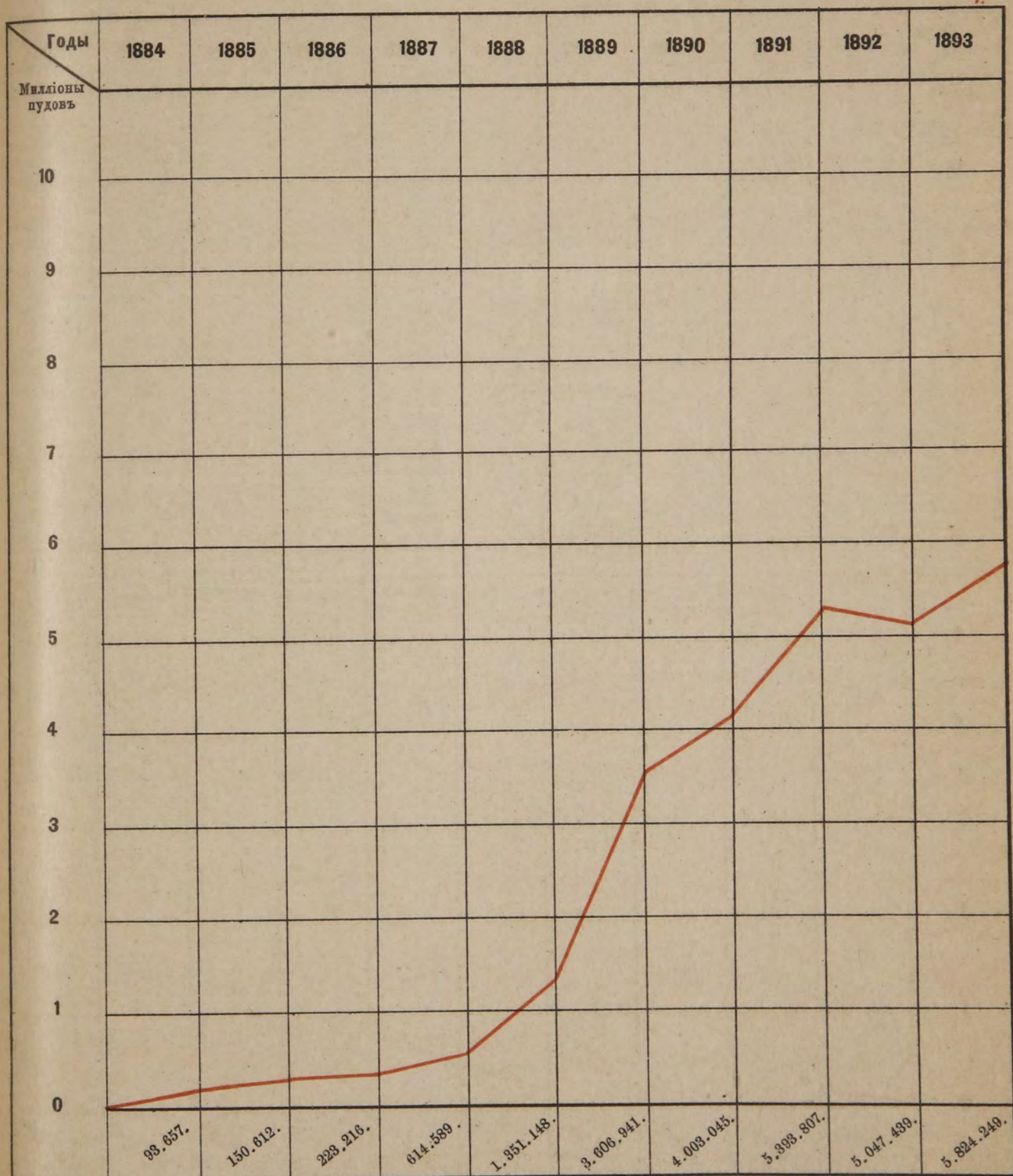
Камень (флюсы для заводовъ).

6.



Ж е л ѣ з о.

7.



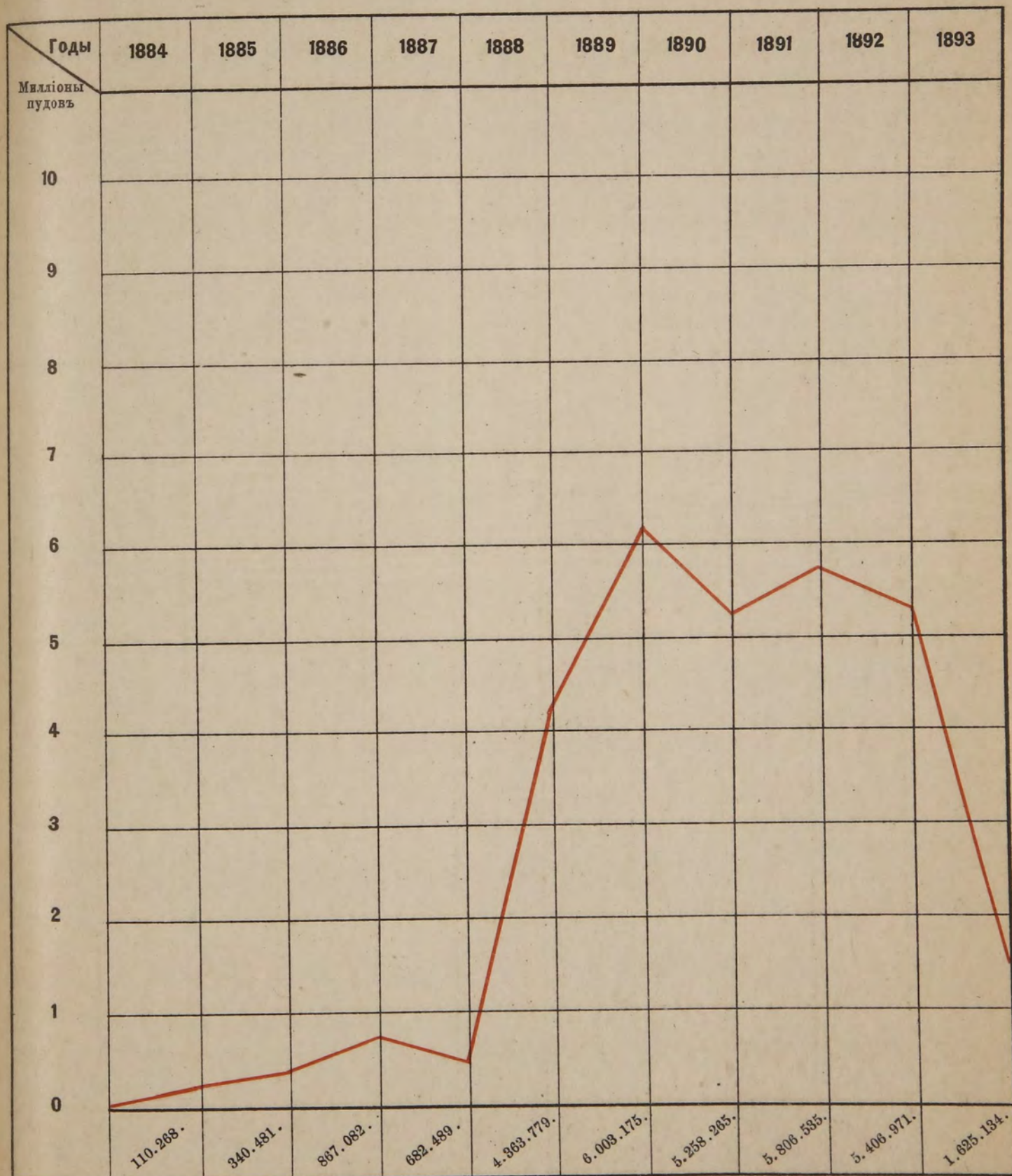
Р е л ь с ы.

8.



С о л ь.

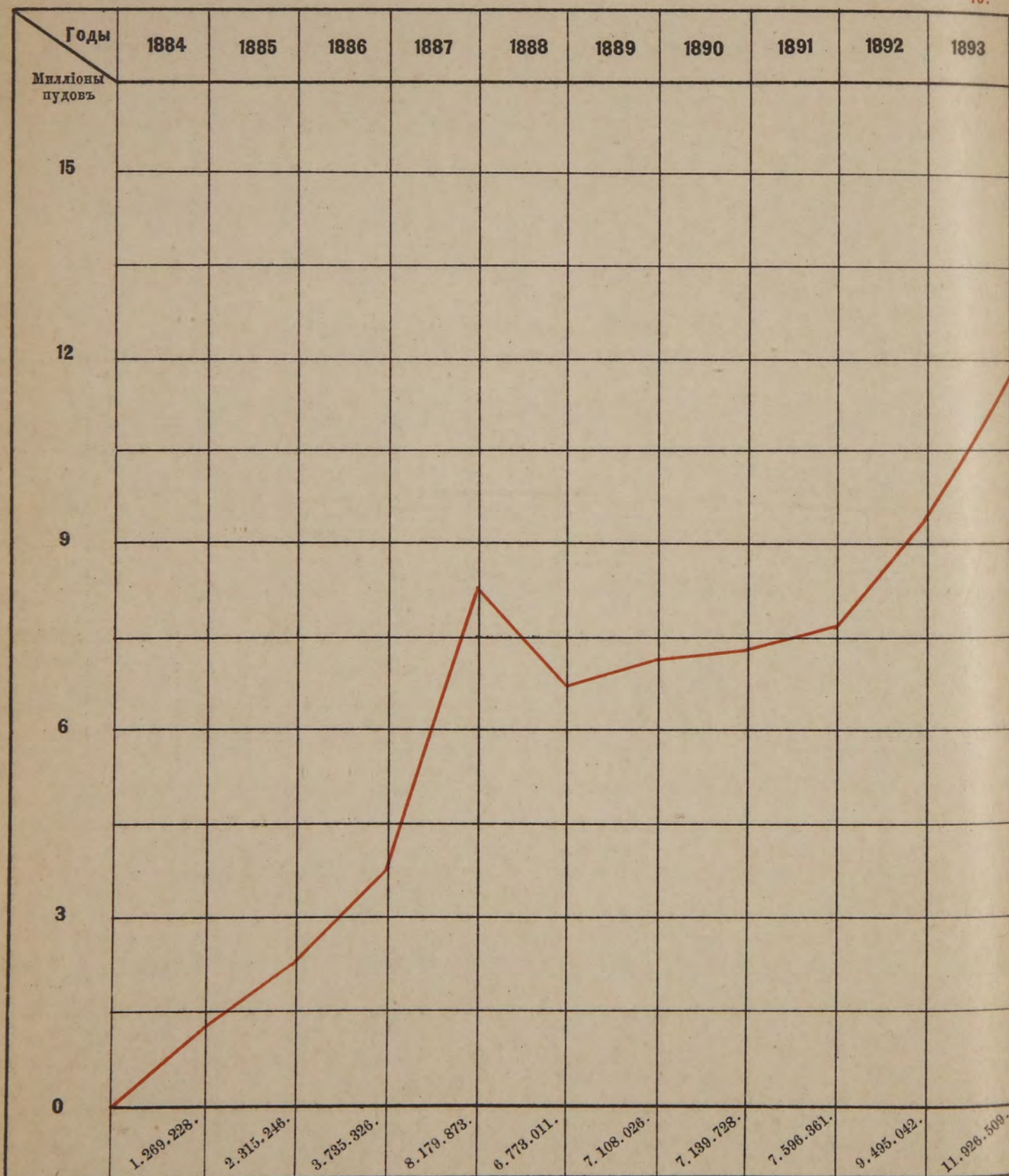
9.



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

Разные грузы.

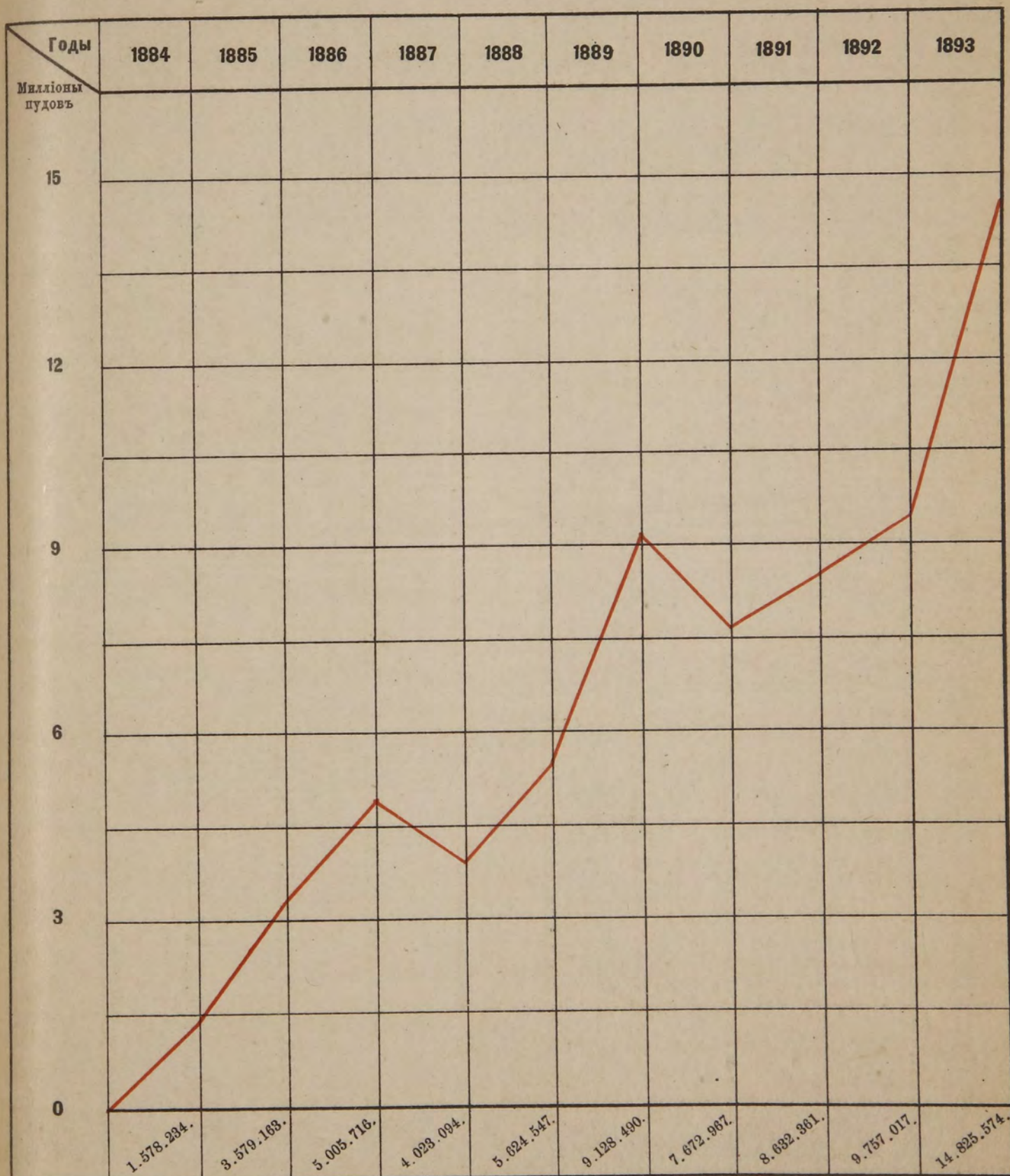
10.



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

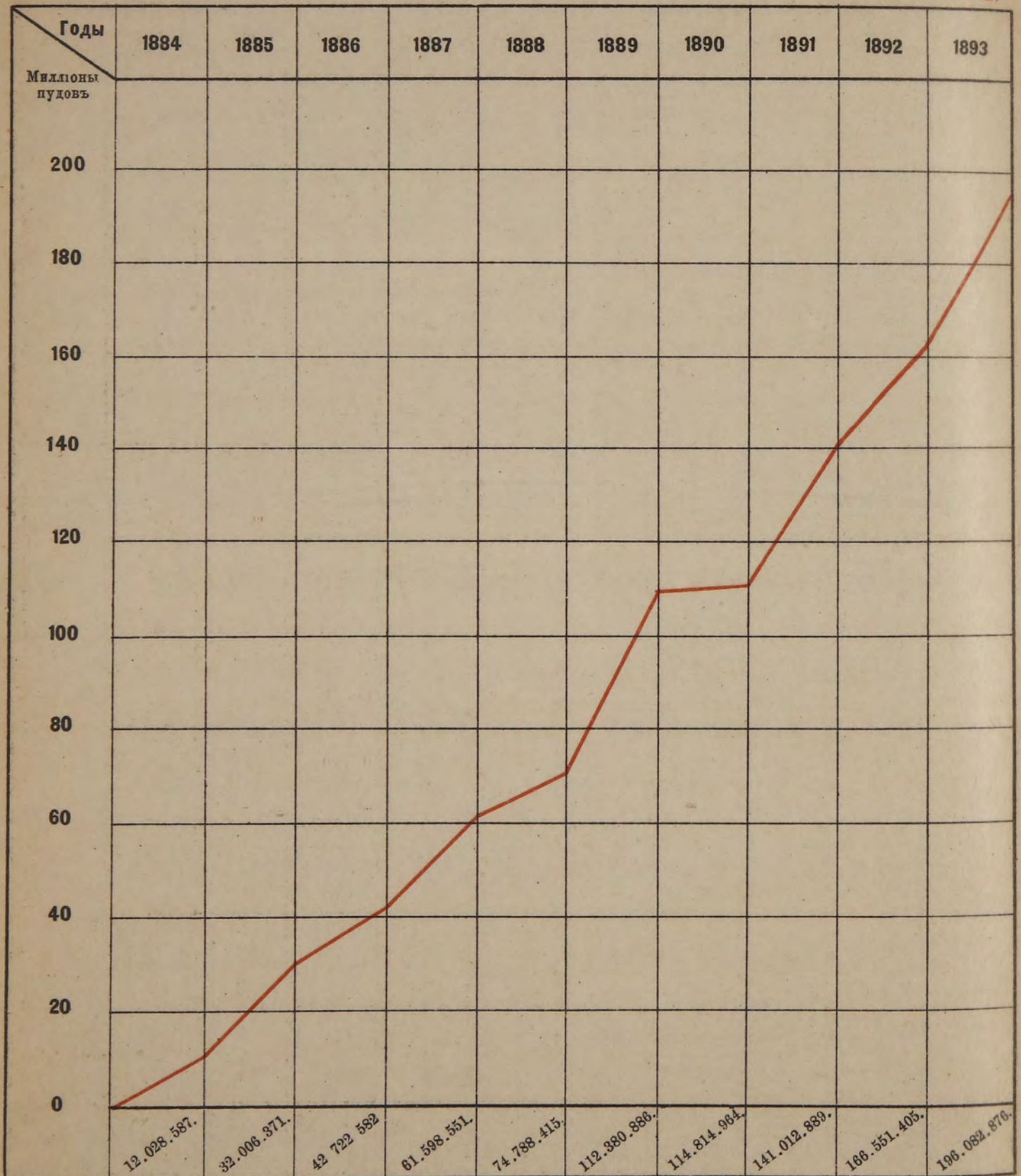
Кладъ Управленія дороги.

11.



Общая перевозка грузовъ.

12.



СВОДЪ
РЕЗУЛЬТАТОВЪ И ДАННЫХЪ
ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

За 10 лѣтъ

по присоединеніи къ ней съ 1-го Января 1894 года 477 верстъ б. Донецкой
желѣзной дороги;

Таблица XIII. Протяженіе главнаго пути, размѣръ перевозокъ, доходъ и расходъ Екатерининской жел. дороги за 1894 годъ.

А. Длина главнаго пути		971 вер.
Б. Размѣры движенія:		
а) количество поѣздовъ		113.641
б) поѣздо-верстъ		5.994.162
в) паровозо-верстъ		8.974.630
г) вагоно осе-верстъ		341.012.096
д) Густота движенія (количество поѣздо верстъ дѣленное на протяженіе дор.) .		6.173
В. Размѣры перевозокъ:		
Число перевезенныхъ платныхъ пассажировъ		832.138
Количество пудовъ перевезенныхъ грузовъ		321.369.812
Г. Валовой доходъ		12.770 874,54
Д. Расходы:		
е) эксплуатаціоннаго характера		8.917.760,31
ж) служебныя перевозки		158.174,52
з) дополнительныя работы		146.157,23
и) содержаніе мѣстнаго контроля		145 772,63
Общій расходъ		9.367.864,69
Е. Чистый доходъ:		
$\left\{ \begin{array}{l} \Gamma - (e + ж + з + и) \\ \Gamma - (e + ж + и) \end{array} \right.$		$\left\{ \begin{array}{l} 3.403.009,85 \\ 3.549.167,08 \end{array} \right.$

Примѣчаніе: Объясненіе къ н и п см. таблицу I пунктъ Е.

Таблица XIV. Подвижной составъ дороги въ 1894 году.

	ПАРОВОЗОВЪ						ВАГОНОВЪ						Итого на сумму
	Товаро-пассаж.			Товарныхъ			Классныхъ			Товарныхъ			
	Количес- товъ	На сумму		Количес- товъ	На сумму		Количес- товъ	На сумму		Количес- товъ	На сумму		
		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.	
Состояло на 1-е Января 1894 г .	18	463.745	12	128	4.627.513	14	128	589.650	02	4.589	6.014.262	04	11.695.170 6
Поступило съ 1-го Января 1894 г. отъ Донецк. ж. д.	27	715.719	84	86	2.483.277	10	122	603.600	—	3.421	4.184.038	—	7.991.634 9
ИТОГО на 1-е Января 1895г. состояло.....	45	1.179.465	26	214	7.115.790	24	250	1.193.250	02	8.010	10.198.300	04	19.636.805 5

Таблица XV. Стоимость дороги въ 1894 году.

	НА СУММУ	
	Рубли	К.
Стоимость сооружений и подвижного состава Екатерининской жел. дор. на 1 Января 1894 г. (см. табл. III)	42.955.749	27
Стоимость сооружения 477 вер. б. Донецкой дор. перешедшей къ Екатерининской. .	31.539.063	89
Стоимость подвижного состава принятого съ Донецкой дор.	7.991.634	94
Стоимость дополнительныхъ работъ, исполненныхъ во второй половинѣ 1893 г., на участкахъ Донецкой жел. дор. (477 вер.), которые съ 1 Января 1894 года вошли въ составъ Екатерининской жел. дор.	100.981	61
Стоимость дополнительныхъ работъ, произведенныхъ въ 1894 г. за счетъ расходовъ эксплоатации (отд. VII гл. 2) 146.157,23 и за счетъ особыхъ кредитовъ 2.317.746,98, а всего	2.463.904	21
Итого полная стоимость Екатерининской желѣзной дороги на 1 Января 1895 года	85.051.333	92

*) По отчету б. Донецкой дороги, стоимость сооружения названной дороги безъ подвижного состава опредѣлена на 1 Юля 1893 г. за 667 вер. ея протяженія въ 44.383.709 р. 38 к. Стоимость же перешедшихъ къ Екатерининской дорогѣ съ 1-го Января 1894 года 477 верстъ этой дороги принята пропорціонально въ слѣдующей приблизительной суммѣ:

$$\frac{44.383.709,38 \times 477}{667 \times 100} = 31.539.063,89$$

Таблица XVI. Чистый доходъ дороги за 1894 годъ въ общей суммѣ и въ ‰ на затраченный капиталъ

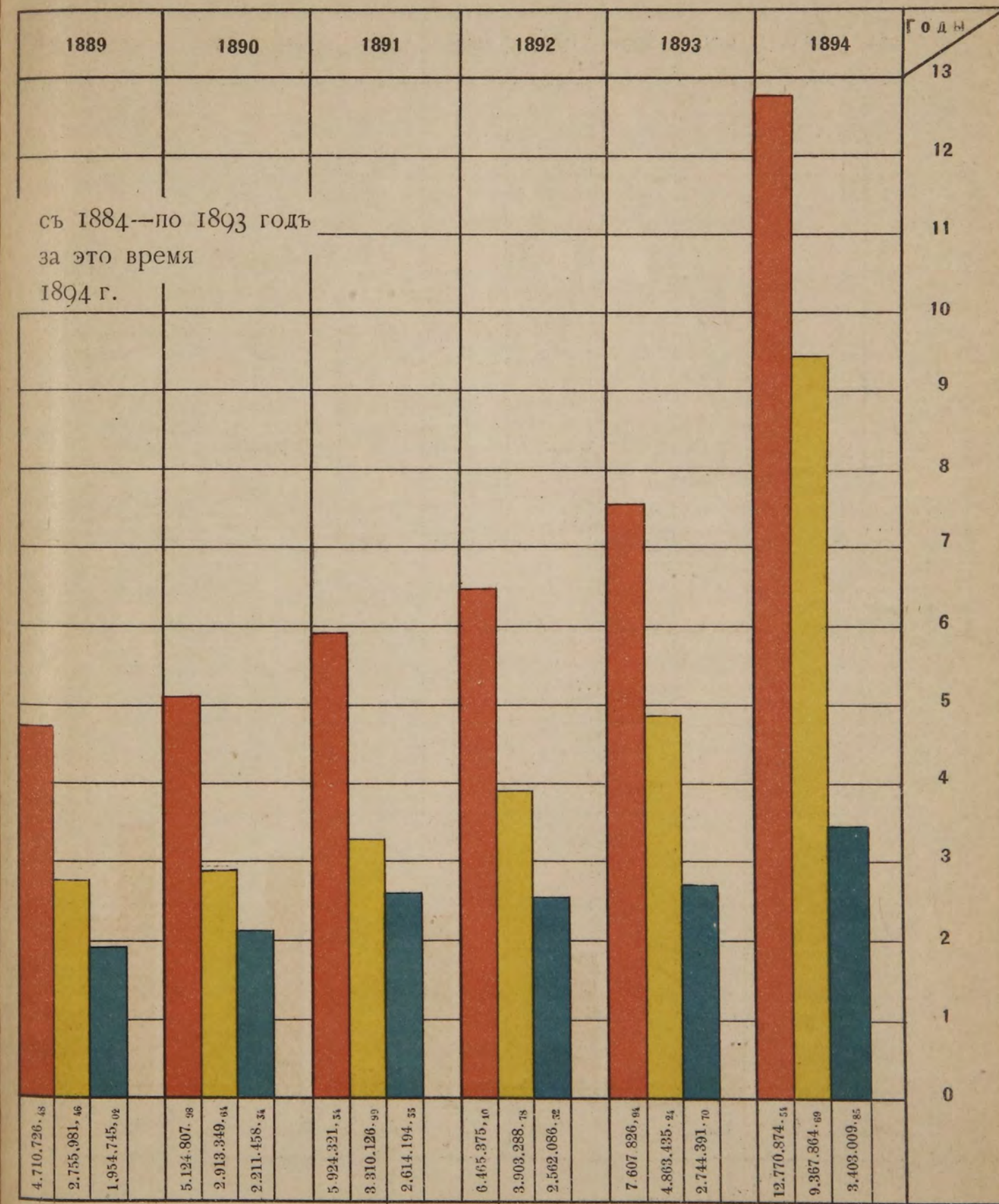
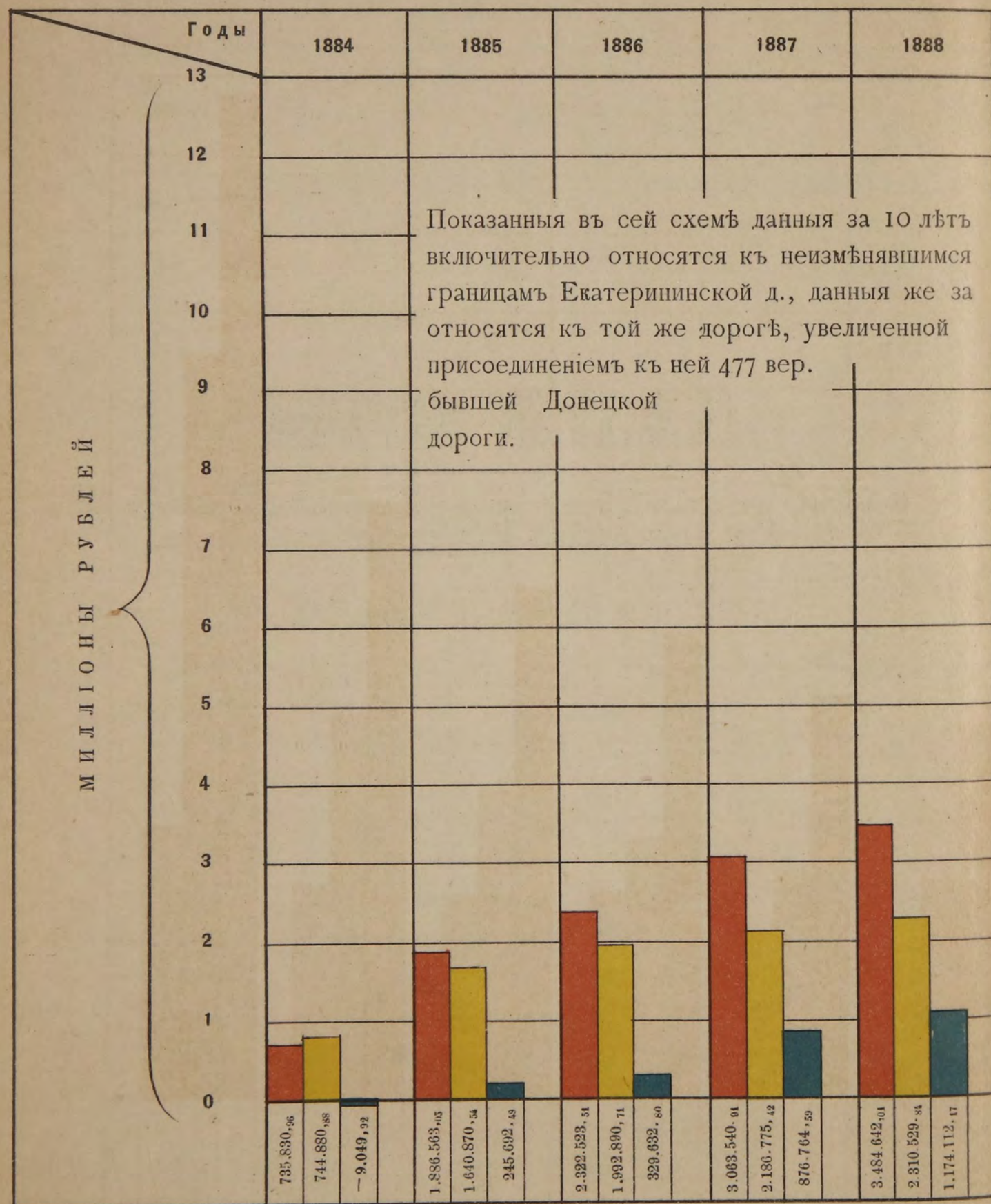
А) Стоимость дороги съ подвижнымъ составомъ (затраченный капиталъ)	85.051.333,92
Б) Чистый доходъ по эксплоатации дороги:	
Общая сумма въ рубляхъ	3.549.167,08
Въ ‰ на затраченный капиталъ	4,17

СХЕМАТИЧЕСКОЕ ИЗОБРАЖЕНІЕ

валоваго дохода, общаго расхода и чистой прибыли за
11 лѣтъ эксплуатаціи Екатерининской дороги.

(съ 18 мая 1884 по 1 января 1895 г.)

1) Валовой доходъ, общій расходъ и чистая прибыль.



Обозначеніе знаковъ:

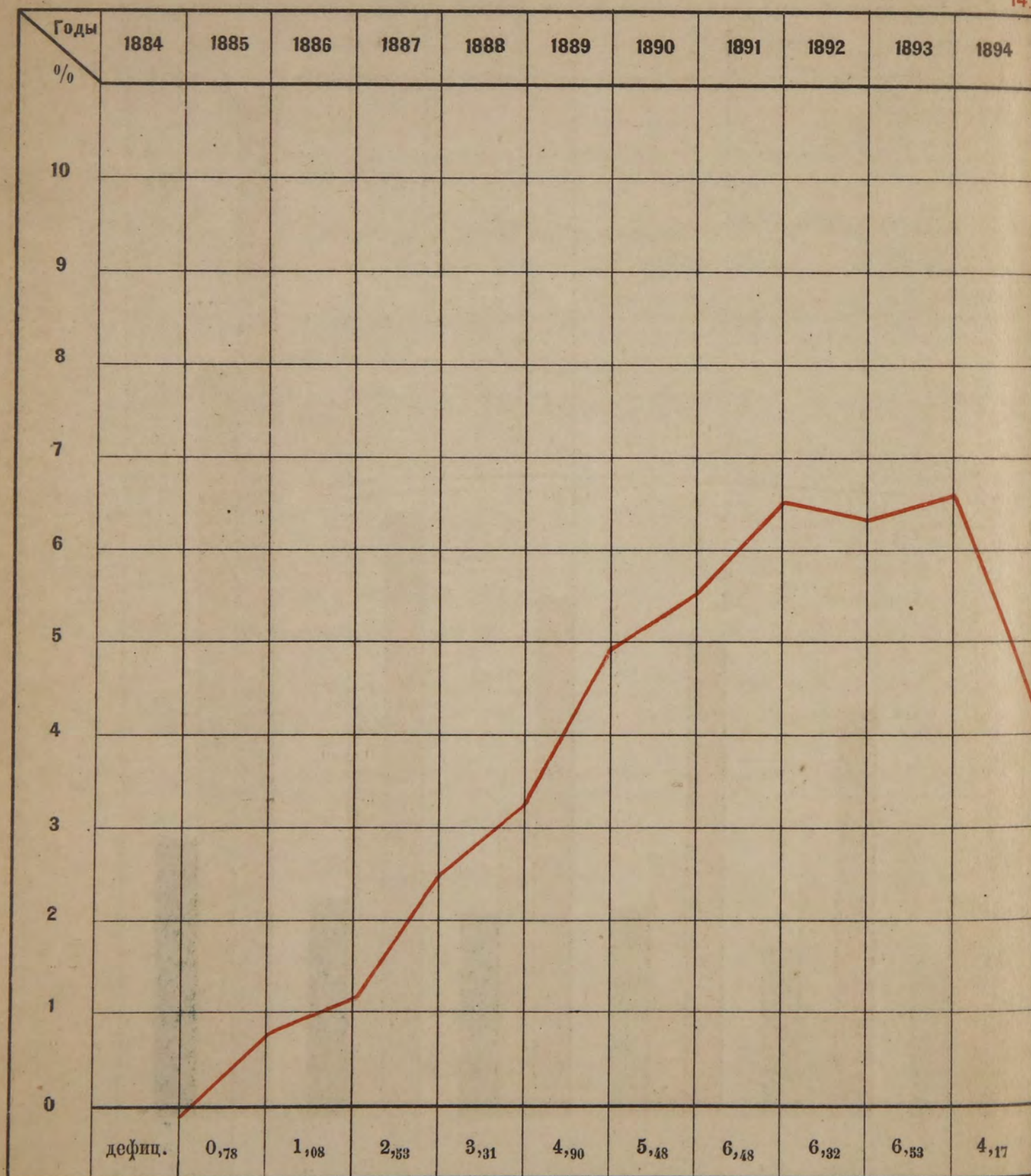
Валовой сборъ

Общій расходъ

Чистая прибыль

Чистый доход въ ‰-хъ на затраченный капиталъ.

14.



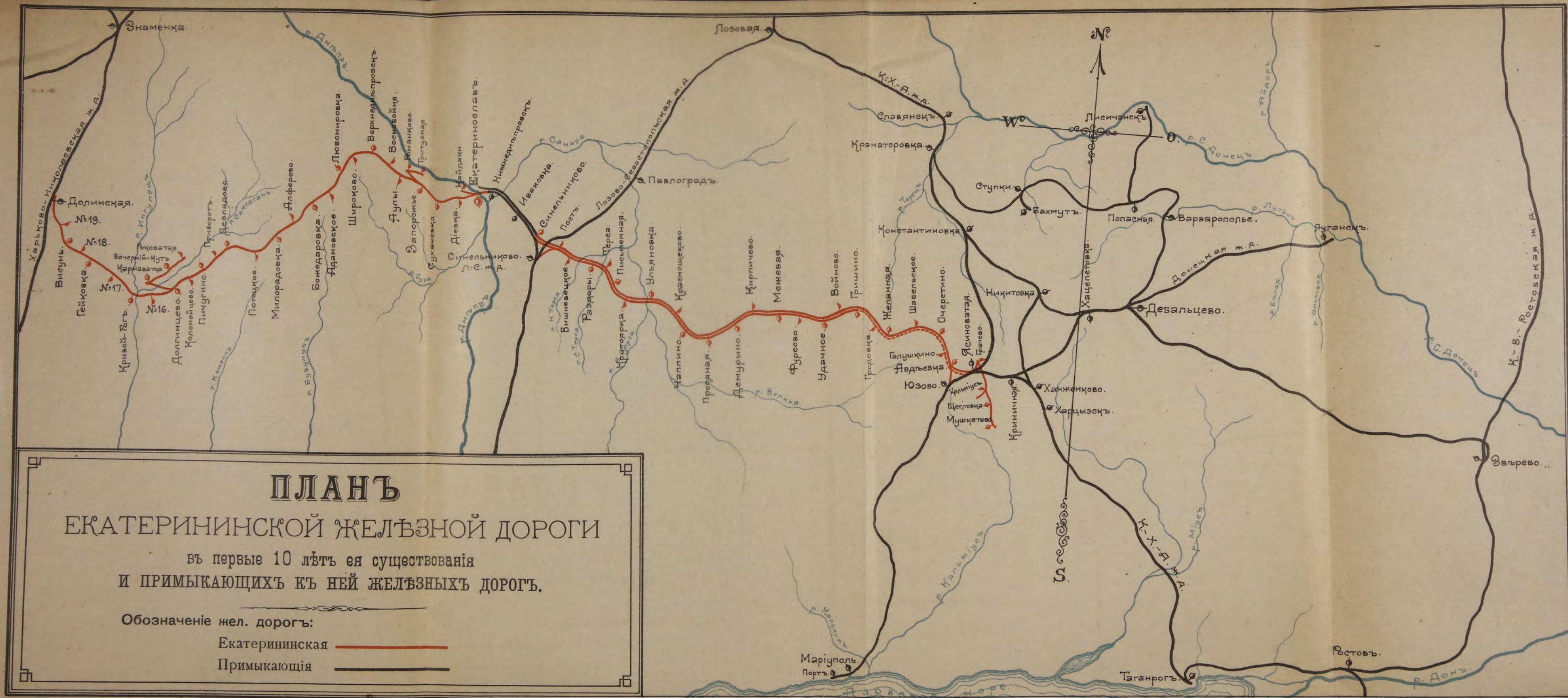
Паденіе въ 1894 году чистаго дохода въ ‰-хъ на затраченный капиталъ произошло вслѣдствіе присоединенія въ означенномъ году 477 верстъ малопродуктивной б. Донецкой жел. дороги.

ПЛАНЪ ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

въ первые 10 лѣтъ ея существованія
и ПРИМЫКАЮЩИХЪ КЪ НЕЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Обозначеніе жел. дорогъ:

Екатерининская —————
Примыкающія —————



ПЛАНЪ ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ въ 1895 году и ПРИМЫКАЮЩИХЪ КЪ НЕЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Обозначеніе жел. дорогъ:

Екатери́нинская

Примыкающія



ПЛАНЪ

ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

съ 1-го Марта 1896 года.

И ПРИМЫКАЮЩИХЪ КЪ НЕЙ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Обозначеніе жел. дорогъ:

Екатеринославская

Примыкающія

