

ГОСПРОЕКТТРАНС

ХАРЬКОВСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ДОГАШЕНО

магистраль



ДОЛЖНА БЫТЬ МОСКВА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ЗАПИСКА

ХАРЬКОВ-32г

Реконструкция транспорта должна
стать в центре внимания всей проле-
тарской общественности, как строи-
тельство Магнитостроя, Днепростроя
и Кузбасса

(XVII ПАРТКОНФЕРЕНЦИЯ)

Магистраль Донбасс-
Москва строит весь рабо-
чий класс вся пролетарская
общественность

(„ГУДОК“)

Библиографическое описание и цифры для библиотечных каталогов на эту книгу помещены в журнале „Літопис Українського Друку" и в кратком репертуаре Украинской Книжной Палаты.

Сдано в печать 9/VI — 32 г. Подписано к печати 28/VII — 32 г. Печатных листов 6. Количество букв в печати, листе 50.000. Тираж 3000.
Бумага 62 × 88.

4-я тип. Транспечати НКПС им. Межлаука. Харьков. Зак. № 2670—32 г.
Сектор Литературн. Контроля НКП УССР № 4453.

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стран
Предисловие	5
Приказ Народного Комиссара Путей Сообщения СССР тов. Андреева № 90/Ц от 9/II 1932 г.	6

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Исторический обзор

Жел.-дор. схема Донбасса в ее исторической концепции	8
Рост угольных потоков на север	9
Рост выхода угля на север в 1930—31 г.	10
Значение потоков отдельных угольных районов в выходах на север .	12
Сталинский район	13
Енакиевский район	13
Артемовский район	14
Алмазный район	15
Семейкинский район	15
Криндачевский район	16
Должано-Белокалитвенский район	17
Александро-Грушевский район	18

ГЛАВА ВТОРАЯ

Районы, тяготеющие к магистрали

I. Донецкий каменноугольный бассейн	20
Геологический обзор	20
Разработка месторождений в районах магистрали	25
Геологические запасы углей	26
Промышленные районы. Добыча. Шахтное строительство	30
II Район линии Кондрашевская—Елец	34
а) Украинская часть района	34
Общая характеристика	34
Ископаемые	35
Экономическая характеристика зоны	38
Основные линии экономического развития зоны во втором пятилетии	39
б) Районы ЦЧО	42
Валуйский район	42
Елецкий район	44
III Район Московско-Курской жел. дор.	46
Подмосковный угольный бассейн	46
Бобриковский Энерго-химический комбинат	52
Каширская электростанция	54

Ново-Тульский металлург. комбинат	55
Вепевские каменноломни	55
Ефремовский завод	56

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

современный сбыт донецкого топлива и влияние магистрали Донбасс—Москва на сбыт 1937 г.

Сбыт 1931 года	57
„ донтоплива по плану 1932 г. по районам потребления	60
Перспективы сбыта донтоплива в 1937 г.	65
Московский, Иланзский и Нижегородский районы	67

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

перспективы грузовых потоков магистрали Донбасс — Москва 1937 г.

Общие предпосылки	71
А. Потоки с юга на север	75
Потоки угля	75
Хлебные грузы	79
Нефтепродукты	80
Лесные грузы	81
„Прочие“ грузы	81
Б. Потоки с севера на юг	84
Лесные грузы	84
Хлебные „	86
Нефтегрузы	86
„Прочие“ грузы	86
З а к л ю ч е н и е	89
Приложение № 1 — Карта магистрали Донбасс—Москва.	
„ № 2 — Схематическая карта районирования геологических запасов Донбасса	
„ № 3 — Карта подмосковного бассейна.	
„ № 4 — Схема (картограмма) грузопотоков на 1937 г.	
„ № 5 — Сводная таблица грузопотоков магистрали на 1937 г.	



ПРЕДИСЛОВИЕ

Из поставленной партией и правительством грандиозной задачи сооружения сверхударной магистрали Донбасс—Москва на долю Харьковского Отделения Госпроекттранса выпали ответственнейшие работы по проектированию узлов, станций, искусственных и гражданских сооружений и, кроме того, определение перспектив грузооборота по всей магистрали в целом и по ее отдельным узлам.

Построение перспективных грузопотоков, являющихся экономической базой для проектирования, было выполнено Госпроекттрансом в кратчайший срок, сверхударными темпами,—и созданные таким образом экономические обоснования (вместе с пояснительной к ним запиской) уже получили одобрение высших органов, с предписанием положить их в основу при проектировке.

Названная записка была издана Госпроекттрансом стеклографским путем, дважды, в порядке внутриведомственной литературы и в соответствующем своему основному назначению объеме.

Настоящее издание выпускается Госпроекттрансом в несколько сокращенном и переработанном виде, и предназначено для широкого чтения, в виду того огромного интереса, который советская общественность проявила как к самой идее сооружения магистрали Донбасс—Москва, так и к упомянутой экономической записке.

В работе приняли участие: *от Дирекции Южных жел. дор.* т.т. Л. Ф. Шипко-Чередниченко и М. Д. Кирокасянц; *от Дирекции Моск.-Курской жел. дор.* т. С. Д. Мелешкин; *от Об'единения „Уголь“*—т.т. М. И. Диденко и Н. К. Фукс; *от Укрдгсплана* т. В. Г. Абраменко; *от Х. О. Госпроекттранса* тт. К. С. Федоровский и И. П. Вахомский.

Работа проведена *под редакцией Директора Х. О. Госпроекттранса* т. А. А. Смирнова.

Госпроекттранс Харьковское Отделение

П Р И К А З

Народного Комиссара Путей Сообщения СССР

№ 90/Ц

9 февраля 1932 года

О постройке мощной железнодорожной магистрали, соединяющей Донбасс с Московской областью

Программа угольной промышленности на текущий год, а также план великих работ второй пятилетки дадут дополнительный гигантский рост добычи угля в Донбассе.

Роль железнодорожного транспорта по обеспечению вывоза угля из Донбасса из года в год становится все более и более ответственной.

Решением Правительства НКПС'у предложено в 1932 г. и первой половине 1933 г. (период осенне-зимних перевозок) построить новую мощную железнодорожную магистраль, соединяющую Донецкий бассейн и Московскую область, при чем на протяжении Несветаево — Валуйки должна быть построена новая линия, а от Валуек через Елец — Узловую — Ожерелье до Москвы — вторые пути и соответственно реконструирована существующая железная дорога.

Выполнение в столь короткий срок этого ответственного задания правительства требует от всех органов железнодорожного транспорта и, в первую очередь, от строителей исключительно четкой работы и действительно боевых и ударных темпов при сооружении указанной магистрали.

П р и к а з ы в а ю:

1. Главжелдорстрою немедленно организовать специальное строительное управление по сооружению как новой линии Несветаево — Валуйки, так и указанных выше вторых путей.
2. Управление по сооружению магистрали Донбасс — Москва и Главжелдорстрою в трехмесячный срок закончить изыскания, рассмотреть и утвердить проекты и сметы.

3. К подготовительным работам (барачное строительство, заготовка материалов, строительство подсобных предприятий и т. д.) приступить немедленно.

4. Признавая строительство вышеуказанной магистрали *сверхударным* — ЦУС и ЦФУ обеспечить бесперебойное снабжение денежными и материальными ресурсами в строгом соответствии с календарным планом работ. По вопросу обеспечения строительства строймеханизмами, автотранспортом, а также необходимыми материальными ресурсами — в месячный срок войти с особым докладом в СТО.

Срок окончания полной укладки вторых путей от Валук до Москвы установить 1-е июня 1933 г., а окончание линии Валуйки — Несветаево 1-е августа 1933 г.

5. Главжелдорстрою в двухмесячный срок полностью укомплектовать строительство потребными инженерно-техническими кадрами.

6. Центральному управлению эксплуатации обеспечить все перевозки грузов, связанных с постройкой вышеуказанной линии вне всякой очереди.

7. Начальнику Главжелдорстрою еженекадно докладывать мне лично о ходе развертывания работ.

Признавая исключительно важное значение сооружения линии Несветаево — Валуйки вторых путей от Валук через Елец — Узловую — Ожерелье до Москвы — руководство вышеуказанным строительным управлением возлагаю на моего заместителя т. Шатова В. С. с одновременным исполнением им возложенных на него в настоящее время обязанностей.

Народный Комиссар Путей Сообщения *Андреев.*

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Исторический обзор

Жел. дор. схема Донбасса в ее исторической концепции

Со времени сооружения последней железнодорожной линии, из числа обслуживающих Донецкий каменноугольный бассейн, до исторического решения Правительства о постройке магистрали Донбасс — Москва прошло 20 лет. В сентябре 1911 г. передана в эксплуатацию бывшая Северо-Донецкая дорога, в декабре 1931 г. решено строить дорогу Несветай — Москва. На протяжении этих двадцати лет мы встречаем только один частичный случай, затрагивающий общую схему Донбасса, именно открытие участка Родаково — Лихая, относящегося к 1916 г. Таким образом, современная железнодорожная сеть Донбасса остается неизменной с 1916 г.

Если обратиться к этой сети, отличающейся наибольшей густотой во всем СССР, а также к истории ее строительства, то в процессе этого строительства можно отметить три периода.

Первый период начинается в 1861 г. сооружением Донецко-Грушевской дороги и заканчивается в 90-х годах.

На протяжении первых 29 лет слагается основной скелет сети, сооружаются линии дорог: Курско-Харьково-Азовской (1869 г.), Воронежско-Ростовской (1871 г.), Донецко каменноугольной (1878-9) и Константиновской — от Еленовки до Мариуполя (1882 г.). Этот период завершается строительством ряда ветвей к каменноугольным шахтам, преимущественно в Сталино-Макеевском районе. В основном ж. д. сеть первого периода — это все существующие линии, за исключением бывшей Северо-Донецкой дороги и так называемой второй Екатерининской.

Второй период — с 1891 г. до 1910 г. характеризуется сооружением выходов: на Купянск — Валуйки и на Белгород, а также второй Екатерининской дороги, обслуживавшей Донбасс своим восточным участком от Чернухино до Волновахи.

ром, определяющим необходимость мероприятий по усилению транспортных связей Центра с Донбассом. Козловское и особенно курское направления за последние годы подвергались непрерывному улучшению. Мощная двухпутная магистраль Красный Лиман — Основа, по которой в северный поток вливается также весьма значительный поток на северо-запад, начиная с 1927 г. из года в год усиливалась, путем смягчения профиля и устройства блок-постов. Однако бурный рост нашего социалистического хозяйства и непрерывно растущая потребность в перевозках, предъявляемая к транспорту, не могли быть удовлетворены всеми этими мерами в полном объеме.

Требовалась коренная реконструкция жел. дор. транспорта во всем его комплексе. Такое комплексное разрешение вопроса не могло иметь места в условиях противоречий капиталистических интересов, и только в условиях плановости, свойственной социалистическому строю, оно является осуществимым. Отсюда совершенно отчетливо вылилось, как самое рациональное решение транспортного вопроса, необходимость сооружения новой магистрали, соединяющей Донбасс с северной частью Союза и дающей для угольного потока новую мощную артерию.

Рост выхода угля на север в 1930—1931 г.г. Сдача угля Южными дорогами на Западные, Московско-Курскую и Юго-Восточные достаточно исчерпывающе освещает динамику роста потока, и поэтому использование цифровых показателей последних лет дает возможность подкрепить выводы, обуславливаемые всем предшествующим накоплением грузов на магистралях, ведущих к северу из Донбасса.

Приводимые ниже цифры красноречиво подтверждают высокую интенсивность нарастания северного потока:

В тыс. тонн

Табл. № 2

Пункты сдачи	Годы		
	1930 г.	1931 г.	% увелич.
Ворожба	515	657	—
Льгов	2325	2600	—
Итого сев.-зап.	2840	3257	14,3
Курск	2040	2456	20,0
Валуйки	1762	2404	36,4

Таким образом, при рассмотрении сдачи по пунктам, представляется совершенно ясным, что прирост выхода углей повышается на направлениях, ведущих на север, особенно рельефен в Валуйках, и вытекает из повышенных требований на донецкий уголь в Центральном районе. Выход из Валук и далее, на Елец-Узловую — Венев, для 1931 г. оказался тем руслом, по которому устремился уголь для нужд промышленности Московского района, так как здесь, на протяжении от центра Донбасса до Валук, имелся еще запас провозной способности. Угли и антрациты, в своем следовании на север, просачиваются также и через Зверево, Лихую и Миллерово. По этим трем пунктам уголь с ближайших станций Южных ж. дорог идет на восток, северо-восток и север.

Однако затруднения, испытываемые на главной магистрали Юго-Восточных ж. дорог, отразились абсолютным падением сдачи по всем трем указанным пунктам, что видно из следующего:

Табл. № 3

В тыс. тонн

Пункты сдачи	Годы	
	1930 г.	1931 г.
Миллерово	394	357
Лихая	732	569
Зверево	759	727
Итого	1885	1653
В %/о	100,0	87,7

Высокие темпы роста сдачи по северным пунктам (Курск, Валуйки) интересно сопоставить с уменьшением сдачи на магистраль Ростов — Воронеж — Москва и с замедлением роста сдачи на юг и юго-запад на Екатеринбургскую дорогу.

Так сдача по Иловайской и Синельниково упала, по Ясиноватой поднялась очень незначительно.

В тыс. тонн

Пункты сдачи	Годы	
	1930 г.	1931 г.
Иловайское	492	419
Ясиноватая	4175	4414
Синельниково	403	373

Только по Ясиноватой имеется прирост — 5,7%.

Вместе с тем общий прирост сдачи с Южных дорог на соседние в 1931 г. составил 10,2%.

Выводы в отношении последних отчетных лет, в части конфигурации угольных потоков Донбасса, целиком подтверждают тенденции, отмеченные уже ранее в отношении периода восстановления Донбасса и могут быть сведены к следующему: *угольные потоки наиболее интенсивно увеличиваются на северных выходах.*

Строющаяся магистраль в основном должна будет перевозить уголь. Поэтому значение отдельных угольных районов в выходах на север представляется необходимым подвергнуть тщательному анализу формацию угольного потока, питающего район к северу от Курска, Валуек и Миллерово.

Донбасс по номенклатуре, принятой бывшим Харьковским Горнозаводским Комитетом, делится на 9 районов, а именно:

1. Гришинский.
2. Сталинский.
3. Енакиевский.
4. Артемовский.
5. Алмазный.
6. Семейкинский.
7. Кридачевский.
8. Должано Белокалитвенский.
9. Александро-Грушевский.

В последующем изложении освещается конфигурация вывоза в направлениях на север, при чем приводятся для сопоставлений: 1913 г., 1926/27 г. — когда в целом по Донбассу достигнута довоенная величина вывоза, и последний отчетный год 1928/29 г., по которому имеются материалы

в разрезе, необходимом для разрешения поставленной задачи. Гришинский район следует исключить, так как значение его углей на северных выходах ничтожно и они не оказывают влияния на величину потока.

Поэтому переходим к Сталинскому району. Удельный вес района в общем вывозе из Донбасса, несмотря на абсолютный рост вывоза из района, с 28,5% в 1913 г.— снизился до 20,4% в 1928/29 г., что объясняется ростом потребления на месте добычи в Сталино и Макеевке. Выход углей района на север характеризуется следующими цифрами:

В тыс. тонн

Табл. № 5

Годы	Вывоз	Всего вывезено	В том числе		
			За Лиман	За Купянск	За Миллерово
1913		5604	777	231	3
1926/27		4133	1047	121	1
1928/29		5033	908	128	—

Большого роста по этому району нет, при чем необходимо отметить, что коксующиеся угли района идут преимущественно за Лиман.

При развитии металлургии в Центральном районе представляется вероятным усиление выхода сталинских углей за Лиман. Это направление может быть учтено для новой линии при условии следования через Купянск — Валуйки.

В прежней номенклатуре этот район носил наименование Центрального. Занимая такое положение, он должен был давать довольно значительные количества угля на север. Ниже приводимые цифры выявляют это достаточно исчерпывающе:

В тыс. тонн

Табл. № 6

Годы	Вывоз	Всего вывезено	В том числе		
			За Лиман	За Купянск	За Миллерово
1913		4007	622	538	13
1926/27		3539	1111	147	1
1928/29		4039	1110	129	2

Легко видеть, что купянское направление воспринимает значительно меньше углей Енакиевского района, чем то имело место в довоенное время, когда они шли почти равномерно в обоих северных направлениях — на Лиман и Купянск. Однако в перспективе следует считать, что купянское направление, в части углей Енакиевского района, следующих в Московский район, должно будет усиливаться в результате усиления провозной способности линии Валуйки — Узловая — Венев.

При оценке конфигурации угольных потоков Енакиевского района необходимо иметь в виду, что выход их на юго-запад и на юг в общем не превышает выхода на север.

Северная группа западной части Донбасса делится на две части: верхняя в бассейне правого берега реки Донец, известна под названием Артемовского района; нижняя по течению реки Лугани и ее притоков носит название Алмазного района. Угли Артемовского района преимущественно пламенные. Вывоз из района растет медленнее, чем в других районах, вследствие увеличения на месте химической промышленности.

Табл. № 7

Конфигурация вывоза топлива в тыс. тонн

Г о д ы	В ы в о з	В том числе		
		Всего вывезено	За	За
			Лиман	Ку- пяпск
1913 г.	2587	264	864	8
1926/27 г.	2039	566	649	—
1928/29 г.	2431	750	706	2

Выход на север в 1913 г. составлял 44% всего вывоза, а в 1928/29 г. — 60%. То обстоятельство, что большая часть углей района находит сбыт на севере, подкрепляет расчеты на переход углей Артемовского района к новой линии. При этом необходимо добавить, что угли района являются на остальных выходах в ничтожных количе-

ствах. Действительно, если в последнем отчетном году этот район дал на север 60%, то остальная масса распределилась так: почти 32% осело внутри Донбасса и только около 8% ушло в прочих направлениях.

Следовательно, угли артемовского района необходимо относить на новую линию в больших количествах, так как этот район определенно стоит лицом к северу.

Для Алмазного района характерно, что довоенные годы дают почти стабильную цифру вывоза. Пятилетие с 1909 г. по 1913 г. показывает ряд цифр одного порядка: 2565, 2275, 2673, 2668 и 2897 тыс. тонн. В последнем отчетном пятилетии, кончая 1928/29 г. имеем такие цифры: 961, 1884, 2263, 2644 и 2854 тыс. тонн. Вывоз из района главным образом идет в северном направлении.

Табл. № 8.

В тыс. тонн

Г о д ы	В ы в о з	Всего вывезено	В том числе		
			За Лиман	За Ку- пяск	За Мил- лерово
1913		2897	443	333	171
1926/27		2263	703	334	138
1928/29		2854	755	732	138

По сравнению с довоенным удельный вес северного потока увеличился весьма значительно — с 32,6% до 57%. Следовательно и Алмазный район подлежит включению в сферу новой магистрали. Район будет располагать двумя выходами на магистраль в Валуйках и Кондрашевской. За исключением Алмазной, все прочие станции района будут отправлять уголь через Кондрашевскую.

Семейкинский район начал давать добычу лишь в период империалистической войны. Рост добычи шел энергично, и если в 1913 г. из района вывезено всего 126 тыс. тонн, — то 1928/29 г. дал уже 1303 тысячи. Запасы района, в разрезе общего по Донбассу запаса в 69 миллиард. тонн составляет 2293 мил.

тонн. Угли района — почти всех марок: спекающиеся, жирные, кузнечные, газовые и тощие. С этой стороны район представляет собой один из опорных пунктов в смысле формирования потока для новой магистрали, так как при всем том, что район непосредственно прилегает к магистрали, он еще и обладает разнообразным марочным составом углей, позволяющим удовлетворять различные потребности. В условиях современной железнодорожной схемы, вывоз из района идет преимущественно в направлении за Миллерово, что усматривается из следующих данных:

Табл. № 9

В тыс. тонн

Г о д ы	В ы в о з	Всего вывезено	В том числе		
			За Лиман	За Ку- пянск	За Мил- лерово
1913		126	18	33	2
1926/27		993	138	18	528
1928/29		1303	196	59	565

Таким образом, 70,6% всего вывоза из района идет на север, при чем миллеровский выход впитывает 43% вывоза.

В виду этого переход углей Семейкинского района на новую линию представляется совершенно бесспорным.

Наметившийся в последние годы быстрый рост потребления антрацита, создание благоприятных условий для внедрения антрацита в топливном балансе тех промышленных потребителей, где это по техническим условиям представляется возможным сделать и, наконец, значительное увеличение потребления антрацита населением — все это в совокупности стимулировало интенсивное возрастание вывоза. Действительно, вывоз из Криндачевского района в 1909 г. составил 1190 тыс. тонн, в 1913 г. почти удвоился. В 1928/29 г. по сравнению с 1913 годом вывоз также удвоился и достиг 5224 тыс. тонн. Антрацит Криндачевского района распределяется по всем выходам; почти 50% его уходит на юг

и юго-запад, но все же на северных направлениях фигурируют довольно крупные массивы, что усматривается из следующих данных

Табл. № 10

В тыс. тонн

Г о д ы	В ы в о з	В том числе			
		Всего вывезено	За	За	
			Лимап	Ку- пяпск	За Мил- лерово
1913		2263	428	625	295
1926/27		3653	1381	198	262
1928/29		5224	1313	569	269

Уже в 1913 году север поглощал 59% антрацитов района, при чем самым мощным выходом был Купянский. В настоящее время удельный вес севера значительно снизился и в 1928/29 г. составил всего 41%. Тем не менее, по сравнению с довоенным, общий выход на север дал прирост 60%, при чем купянское направление, после значительного упадка, почти достигло величины 1913 г. В суждениях о конфигурации вывоза антрацитов Криндачевского района следует иметь ввиду значительное распространение их на западе, юго-западе и юге. Так в 1928/29 году выходы за Славянск, Гришино и Волноваху составляли на 10 тыс. тонн больше, чем выходы на север. Вместе с тем сильно возросло потребление внутри Донбасса с 141 тыс. до 832 тыс. тонн. Однако, величина вывоза на север позволяет ставить Криндачевский район на одно из первых мест при учете районов, тяготеющих к новой магистрали.

Должано-Белокалитвенский район (свыше 12 миллиард. тонн), Должано-Белокалитвенский район, целиком тяготеет к новой магистрали, располагаясь у ее начальной точки.

До настоящего времени вывоз из района был незначительным. Только с 1931 года он начинает повышаться благодаря включению новых шахт в районе Гуково. Конфигурация вывоза в общем сходна с конфигурацией вывоза

из угольного района, расположенного к северу от Должанского, именно Семейкинского. Данные отчетных лет таковы:

В тыс. тонн

Табл. № 11

Г о д ы	В ы в о з	Рс го вывезено	В том числе		
			За	За	За
			Лиман	Ку- пянск	Мил- лерово
1913		847	36	56	351
1926/27		757	107	23	337
1928/29		1090	61	20	677

Если в 1913 г. вывоз на север составлял 52%, то в 1926/27 г. он достиг 61%, а в 1928/29 г. почти 70%. Значение миллеровского выхода для Должанского района исключительное: он впитывает 62% всего вывоза. Таким образом, Должано-Белокалитвенский район бесспорно занимает первое место среди районов, тяготеющих к новой линии, чем и обуславливается начало магистрали именно в пределах этого района.

**Александро-
Грушевский
район**

Запасы этого района невелики — 3,1 миллиарда тонн, т. е. значительно ниже запасов соседнего Должанского района. Однако, Грушевский район, пионер в части разработки антрацитов, вывозит значительно больше Должанского, так как располагает большим числом мощных шахт с хорошо обработанными пластами.

Располагаясь на крайнем юго-востоке Донбасса, Грушевский район географически призван обслуживать юго-восток, что и подтверждается следующими данными.

В тыс. тонн

Табл. № 12

Г о д ы	В ы в о з	Всего вы- везено	В том числе			
			За	За	За	За
			Лиман	Ку- пянск	Мил- ле- рово	Ново- чер- касск
1913		1221	2	3	259	720
1926/27		1544	76	9	661	577
1928/29		2080	20	5	803	841

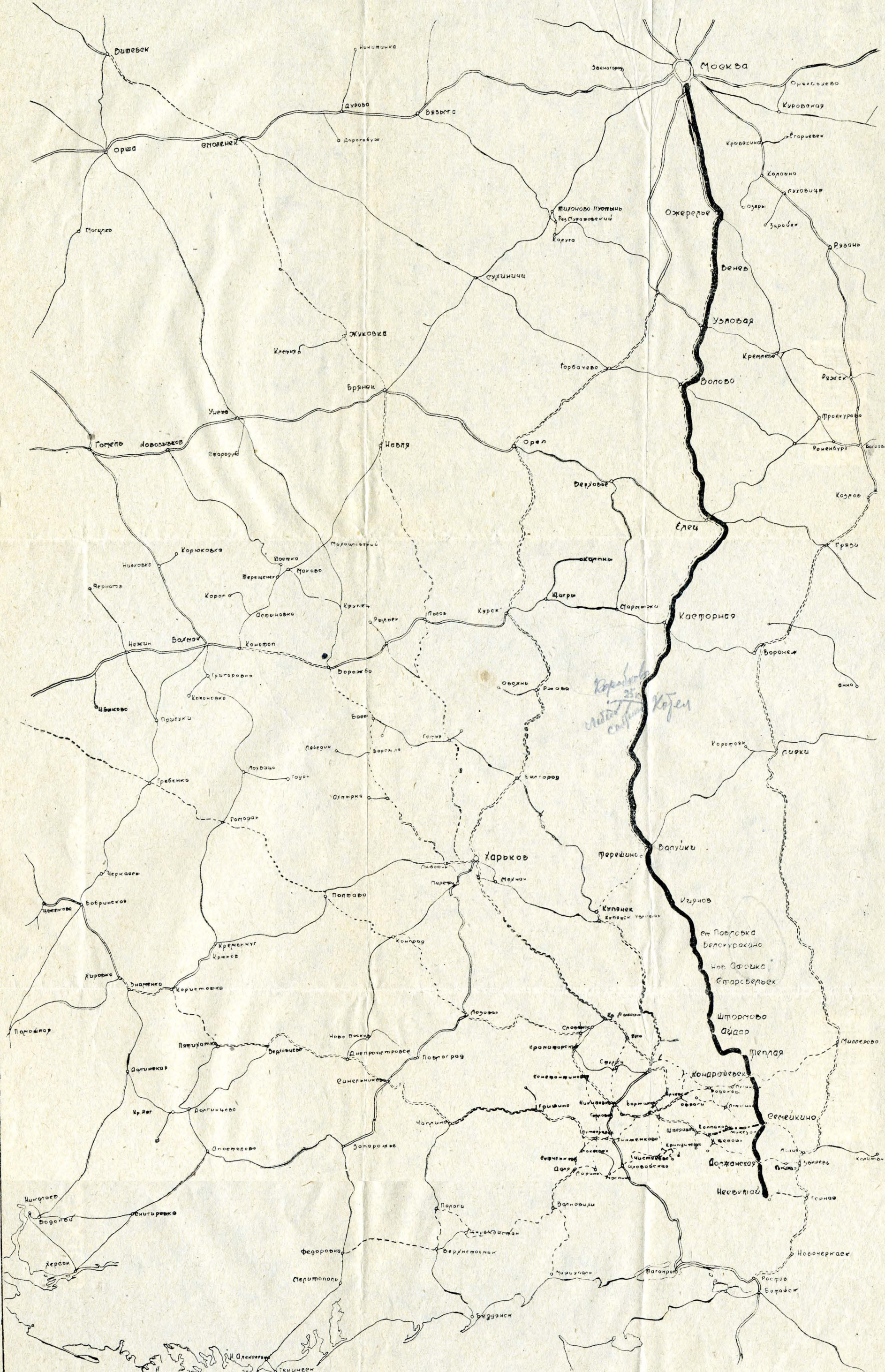
Шкала 1:1 500 000

0 25 50 75 100 км

Карта магистралей Донбассе - Москва и углевозных линий.

Условные обозначения

- Железные дороги
- Магистраль Донецк - Москва
- - - - - Углевозные линии



Вывоз за Новочеркасск в 1913 г. составлял почти 59%, тогда как на север шло только едва 22%. В настоящее время соотношение изменилось в пользу севера, который поглотил в 1928/29 г. 39%, тогда как на Новочеркасск ушло 40%. Таким образом и этот район характеризуется более интенсивным возрастанием выхода на север, а его расположение в ближайшем соседстве с новой магистралью дает основание причислить и его к зоне влияния последней.

ГЛАВА ВТОРАЯ

Районы, тяготеющие к магистрали

I

Донецкий каменноугольный бассейн

Геологический обзор Намеченная трасса магистрали Донбасс-Москва южным своим участком пересекает восточную часть Донецкого каменноугольного бассейна в крест преобладающего простирания пород каменноугольной эпохи.

Основные точки трассы в пределах Донецкого бассейна Несветай — Должанская — Семейкино — Кондрашевка.

Начальный пункт магистрали Несветай, расположен на водоразделе между верховьями р. Керета и Большой Несветай (притоки реки Тузлова, впадающей в р. Дон), возле ш. № 7, Несветайского рудника. Высота местности, где начинается железнодорожная линия — порядка 200 — 210 м. над уровнем Азовского моря.

От начального пункта трасса магистрали направляется на север и затем северо-запад, следуя по водоразделу между речками Кундручьей (с северо-востока) и Крепкой (с юго-запада).

Высотные отметки этого водораздела, являющегося отрогом главного водораздельного хребта Донецкого бассейна и примыкающего к последнему в районе ст. Должанской, возрастают постепенно по мере приближения к последней.

Главный водораздел, по которому проведена железнодорожная линия Дебальцево — Зверево, а следовательно, и эту последнюю, трасса магистрали пересекает несколько западнее ст. Должанской. Высотные отметки достигают здесь 300 метров.

Отсюда начинается понижение в сторону долины р. Донца. Трасса магистрали прокладывается по сравнительно узкому водоразделу между балками Медвежьей на западе и Должиком на востоке и следует параллельно те-

чению этих балок прямо на север. Обе названные балки являются притоками р. Большой Каменки. Долину этой последней магистраль пересекает вблизи устья б. Должик, Уровень воды в р. Каменке находится на высоте 75 м. над уровнем моря. Из долины р. Каменки трасса магистрали поднимается изгибом на восток, в сторону б. Таловой, и хут. Талового, на водораздел между р. Каменкой с одной стороны и р. Луганчиком и долиною р. Донца с другой, на высоту 200 м. над уровнем моря, пересекает жел.-дор. линию Родаково — Лихая, между ст. Семейкино и раз. Верхне-Дуванным и ложится параллельно течению Луганчика, направляясь к долине р. Донца, который пересекает недалеко от устьев р. Луганчика, к востоку от ст. Кондрашевка (на линии Луганск — Миллерово), с высотной отметкой 35 метров. На всем протяжении от начального пункта до пересечения жел. дор. линии Родаково — Лихая, магистраль проложена по области сплошных обнажений пород каменноугольного возраста, прикрытых, как правило, лишь на водораздельных площадках сравнительно небольшими наносами. К северу же от указанного пересечения начинается область развития мощных наносов, скрывающих строение камснугольных отложений.

Вся толща пород, отложившихся в Донецком бассейне в каменноугольную эпоху (весь карбон — С), подразделяется на три отдела:

Нижний, обозначаемый обычно С¹

Средний " " С²

Верхний " " С³

Каждый отдел подразделяется на „свиты“, нумеруемые аналогично для каждого отдела особо (снизу — вверх).

Нижний отдел имеет 5 свит (С¹₁; С²₁; С³₁; С⁴₁; С⁵₁

Средний " " 6 свит (С¹₂; С²₂; С³₂; С⁴₂; С⁵₂; С⁶₂).

Верхний отдел имеет 3 свиты (С¹₃; С²₃; С³₃)

Пласты каждой свиты обозначаются буквами латинского алфавита и цифрами, характеризующими:

Буква — номер свиты, независимо от отдела, снизу — вверх.

Напр: С¹₁ — а; С³₃ — h

Цифра — положение пласта в данной свите (снизу — вверх).

Толща пород каменноугольной эпохи представлена в районах, прилегающих к трассе магистрали, своими средними горизонтами. Нижний отдел (C^1) и нижняя из свит среднего отдела (C^1_2), обычно не содержащие угольных пластов — отсутствуют. Отложения верхнего отдела (C_3) представлены нижней своей свитой (C^1_3); да и то не непосредственно на трассе, а к востоку от нее. Таким образом, каменноугольные отложения представлены только частью среднего отдела (свиты C^2_2 , C^3_2 , C^4_2 , C^5_2 , C^6_2) и нижней частью верхнего (свита C^1_3). Все эти свиты, за исключением свиты C^2_2 , являются продуктивными, т. е. содержащими в том или ином количестве рабочие пласты. При оценке промышленного значения этой части Донецкого бассейна надлежит учитывать некоторые *особенности размещения угольных масс* в недрах бассейна. Общие тенденции таковы: вмещающая угольные пласты толща пород каменноугольного возраста имеет тенденцию к утолщению в общем направлении с с.-з. на ю.-в. Это утолщение в крайних своих выражениях достигает 1 : 3 и даже 1 : 4. Параллельно утолщения пород, вмещающих угольные пласты, и в связи с ним наблюдается в том же направлении: убывание числа пластов, достигающих рабочей мощности, некоторое снижение средней мощности рабочих пластов и соответственно этому понижение показателей угленосности толщи (т. е. отношения между суммарной мощностью угольных пластов и суммарной же мощностью вмещающих их пород) и плотности геологических запасов (т. е. отношения между суммой геологических запасов и площадью, на которой они распространены). Другими словами, в общем направлении с северо-запада на юго-восток наблюдается значительное обеднение угленосной толщи. В рассматриваемой части бассейна это обеднение распространяется, главным образом на две, верхние свиты продуктивной толщи (C^1_3 Горловскую и C^6_2 Алмазную) теряющие значительную часть того крупного промышленного значения, которое они имеют в западной части бассейна. Следующая (в направлении сверху вниз) свита C^5_2 Каменская — сохраняет свое промышленное значение почти полностью; свита C^4_2 Несветайская заметно обогащается по сравнению с западом, а ниже лежащая C^3_2 Смолениновская, имеющая огромное промышленное значение, западной части бассейна весьма значительно беднеет. Как *общий вывод* из предыдущего надлежит указать, что разрастание толщи вмещающих угольные пласты пород ставит препятствия для совместной разработки целых, продуктивных свит или значительных групп

пластов. Разработки в восточной части бассейна, как правило сосредоточиваются на отдельных пластах или сближенных их парах, в отличие от запада, где одна и та же шахта нередко разрабатывает несколько свит.

Общее обеднение толщи и уменьшение общего числа пластов не исключает, однако, наличия отдельных месторождений с отдельными же мощными пластами.

Геологическое строение районов, прилегающих к трассе, весьма удачно иллюстрируется геологическим разрезом по линии сл. Аграфеновка — ст. Должанская — к Таловой, составленным в 1909 г. геологом П. И. Степановым. Как видно из этого разреза, геологическое строение районов, пересекаемых трассой, таково:

Начальный пункт магистрали расположен близко к осевой части обширной Грушевско-Несветайской котловины, в восточной ее части, в области распространения отложений свиты S^4_2 Несветайской. При продвижении на север — трасса дороги пересекает северное крыло той же котловины с отложениями свит S^4_2 и S^3_2 , и вступает на гребень главного антиклинала (седловины) Донецкого бассейна, на котором выступают отложения свиты S^2_2 , которая, как было указано выше, лишена угольных пластов.

Наибольшую промышленную ценность в этой части магистрали представляет месторождение весьма мощного антрацитового пласта S^2_3 Несветайского, эксплуатируемого рядом существующих шахт.

В нижней части свиты S^4_2 и в свите S^3_2 , как на северном крыле, так и в осевой части мульды к западу (от трассы) известны несколько пластов, достигающих нижнего предела рабочей мощности.

Следуя к северо-западу, в направлении к ст. Должанской, магистраль пересекает вкось к простиранию — южное крыло второй большой котловины — Должано-Сулинской — в направлении восходящего разреза — от свиты S^3_2 до S^5_2 и по отложениям этой последней переходит на северное крыло той же котловины. Осевая часть котловины совпадает примерно с линией главного водораздела и ж. д. линией Дебальцево — Звереве. На северном крыле трасса магистрали пересекает вновь область распространения свит S^4_2 и S^3_2 и вступает в область второго антиклинала, расположенного параллельно первому. На гребне этого антиклинала распространены отложения не продуктивной свиты S^2_3 .

Промышленное значение районов, прилегающих к этой части трассы магистрали, базируется в настоящее время

главным образом на разработке пластов свиты S_2^5 на северном крыле и в осевой части котловины, но отдельными шахтами разрабатываются и пласты нижележащих свит S_2^4 и S_2^3 .

Свита S_2^6 в районе, прилегающем с востока и запада к ст. Должанской, имеет два сближенных рабочих пласта K_5 —I-ый—Должанский и K_2^4 —II-ой Должанский.

На западе эти пласты замыкаются на оси котловины. На востоке — Должанская часть простираения северного крыла (ст. Должанская и Красная Могила) имеет своим непосредственным продолжением Гуковское простираение (от границы РСФСР до ст. Зверевó), где в свите S_2^5 значительно увеличивается значение пласта K_5 и его спутников и приобретает промышленное значение нижележащая группа пластов K_3 — K_1 .

В свите S_2^4 —к западу от трассы, в районе с. Ровеньков — разрабатывается на южном крыле котловины пласт I_3 . В районе северного крыла, на Должано-Гуковском простираении рабочее состояние этого пласта, а отчасти и его спутника i_3 подтверждено разведками.

В свите S_2^3 —к западу от трассы, в районе Ровеньков известен ряд рабочих пластов. Разрабатываются отдельными средними шахтами пласты h_{11} и h_8 . Этот последний пласт разрабатывается одной шахтой на северном крыле на Должанском простираении и подтвержден здесь разведками далее к Востоку. На северн. крыле Ровенецкого простираения—известен пласт h_6 . Южное крыло должанской котловины, к востоку от трассы в настоящее время не разрабатывается. Также не разрабатываются свиты S_2^6 и S_2^4 , отложения которых распространяются в осевой части котловины, к Востоку от ст. Должанской. Хотя свиты эти являются обедненными, по сравнению с западной частью Донбасса, но включают в себе несколько рабочих пластов. Месторождения, приурочиваемые к крупным Грушевско-Несветайской и Должано-Сулинской котловинам, являются весьма благоприятными по условиям залегания пластов. Залегание здесь спокойное, с мало меняющимися углами падения (преобладающе пологими и крутыми лишь в частях, прилегающих к главному антиклиналу) и малонарушенными сбросами пластами. Некоторым исключением является лишь район Ровеньков, где имеется ряд сбросов, вызванных поперечными к простираению разломами каменноугольной толщи, что значительно осложняет эксплуатацию этих месторождений.

К северу от Должано-Сулинской котловины магистраль, вступает в область нового (2-го) антиклиналь

ного поднятия, за которым следует в районе р. Каменки новое синклинальное понижение и далее новый (3-й) антиклиналь, и опять синклиналь. Общий характер геологического строения месторождений здесь резко меняется, по сравнению с южной частью участка.

Перечисленные крупные элементы тектоники осложнены здесь сбросами и образованием дополнительной интенсивной и неглубокой складчатости, разбивающей площадь каменноугольных отложений на ряд изолированных котловин и антиклиналов различной, в большинстве случаев небольшой величины (Краснодонская, Дуванная и проч.).

Разработка месторождений и районов магистралей — Разработка месторождений каменного угля в районах, прилегающих к трассе в рассматриваемой ее части, сосредоточивается по линии Родаково — Лихая (ст. ст. Семейкино, Верхне-Дуванная и Изварино). Промышленная ценность разрабатываемых месторождений базируется по преимуществу на пластах свиты S_2^5 ; главным образом разрабатывается пласт K_5 носящий здесь местное название „III-й Каменской“. Отдельными шахтами разрабатываются менее мощные и постоянные пласты K_7^1 и K_1^1 , а также пласты прочих продуктивных свит, имеющих распространение в районе: S_2^4 (I_3^1 — „Таловский“), S_2^6 (I_2^1 и I_3^1) и S_1^3 (III^3 Ивановский).

Как было указано выше, к северу от ст. Семейкино магистраль вступает в область сплошного распространения более молодых отложений (меловых и прочих). Область к северу от Семейкино и границы сплошного распространения меловых отложений (до Кондрашевки и даже далее, б. м., до Старобельска) вне всякого сомнения представляет интерес в смысле разведки, так как обнаружение здесь под меловой толщей каменноугольных отложений представляется в более или менее широкой полосе, прилегающей к области обнаружений их на дневную поверхность, — вполне вероятной, а далее к северу — возможной. Разведки, производимые в районе Юго-Восточной дороги (ст. Каптемировка и пр.) в пределах ЦЧО — показывают здесь присутствие каменноугольных пород и даже прослоев угля, т. е. доказывают подземное (подмеловое) распространение пород каменноугольного возраста на обширной площади между границами ЦЧО и северной границей обнажений Донецкого карбона (Лисичанск — Черкасское — Успенка — Семейкино — Каменская), т. е. в области, по которой прокладывается магистраль. Однако, поскольку глубина залегания пород каменноугольного возраста и формы тектоники их залега-

ния нам не известны, в отношении этой области надлежит ограничиться лишь общим указанием, что возможность обнаружения здесь каменноугольных месторождений не исключена.

Геологические запасы углей в районах, прилегающих к трассе, по данным детальных подсчетов Геологического Комитета, характеризуются следующими данными: в восточной части Грушевско-Несветайской котловины, в районе, тяготеющем к магистрали, геологические запасы антрацитов составляют (по свитам пластов, в мил. тонн).

свита С ⁶ ₂	— 84
„ С ⁴ ₂	— 523
„ С ³ ₂	— 1126
<hr/>	
Всего	1733

Угленосные площади этой части района составляют 536 кв. клм., откуда плотность запасов 3,23 мил. тонн на кв. клм. (при средней плотности запасов во всем Донецком бассейне в целом — 4,65 мил. тонн на кв. клм., а в западной его части отдельно 6,39 м. т. на кв. клм.).

Приведенные данные характеризуют слабую по сравнению с остальным Донбассом степень концентрации запасов. Запасы распределяются на значительной площади и сосредоточиваются по преимуществу в пластах малой мощности.

Исключение составляет упомянутый уже выше i³₂ Несветайской, являющийся впрочем мощным пластом лишь на ограниченной площади.

В пределах Должано-Сулинской котловины к западу от магистрали, — в районе Ровеньков:

вита С ⁶ ₂	— 139 мил. тонн
„ С ⁴ ₂	— 96 „ „
„ С ³ ₂	— 1155 „ „
„ С ² ₂	— 19 „ „
<hr/>	
Всего	— 1409 мил. тонн

Угленосная площадь 278 кв. клм. Плотность запасов— 5,07 мил. т. на кв. клм. т. е. несколько выше средней обще- донецкой плотности запасов.

К востоку от магистрали: а) на Должанском прости- рании (планшеты VII - 27 и VIII - 27 детальной геологической карты Донецкого бассейна, при чем последний только к се- веру от главного антиклинала)

Свита С ¹ ₃	— 49
„ С ⁶ ₂	— 237
„ С ⁵ ₂	— 905
„ С ⁴ ₂	— 355
„ С ³ ₂	— 460
<hr/>	
Всего	— 2006 мил. тонн

Угленосные площади этой части района составляют 405 кв. клм., что дает среднюю плотность запасов не- сколько менее 5 мил. тонн на кв. килом.

б) на Гуковском простирации (планшет VIII - 28 де- тальной геологической карты).

Свита С ¹ ₃	— 18
„ С ⁶ ₂	— 163
„ С ⁵ ₂	— 572
„ С ⁴ ₂	— 150
„ С ³ ₂	— 494
<hr/>	
Всего	— 1397 мил. тонн

Угленосные площади 305 кв. клм. Плотность запасов— 4,58 м. т. на кв. клм.

Общий запас в рассматриваемой части Должано - Сулинской котловины — 4812 мил. тонн, при 988 кв. клм. угленосных площадей и величине плотности запасов 4,85 мил. т. на кв. клм., несколько превышающей среднюю плотность запасов, во всем бассейне, взятом в целом, но значительно уступающей плотности запасов западной части бассейна.

При условии принятия варианта направления трассы магистрали, предлагаемого Севкавуглем, для начального участка (Несветай—Гуково—Семейкино), в сферу тяготения магистрали попадают более восточные части южного крыла и осевой части Должано - Сулинской котловины, лежащей в пределах плашета VIII-28 (к северу от главного антиклинала); в таком случае к запасам, тяготеющим к магистрали, прибавляются следующие величины:

Свита C_3^1	—494 мил. тонн
„ C_2^6	—588 „ .
„ C_2^5	—344 „ .
„ C_2^4	— 73 „ .
„ C_2^3	—116 „ .
<hr/>	
Всего	1615 мил. тонн

Угленосные площади — 271 кв. клм. Плотность запасов — 5,97 мил. т. на кв. клм.

В таком случае сумма запасов Должано - Сулинской котловины составит 6427 мил. тонн, угленосные площади 1259 кв. клм., а плотность запасов повысится до 5,10 мил. т. на кв. клм. Из указанных запасов лишь 170 мил. т. (в Сев. Восточном углу рассматриваемой площади) относятся к тощим углям (полуантрацитам). Все остальные запасы — антрациты. Значительно меньшими величинами исчисляются, по данным Геологического Комитета, геологические запасы в районах, тяготеющих к северной части Донецкого участка магистрали (район ст. Пристенки — Семейкино — Верхне-Дуванная — Изварино — Плешаково).

Если отнести к запасам, тяготеющим к магистрали, все запасы планшетов геологической карты VI-26-27-28, то величины запасов выражаются в следующих цифрах:

Свита C ¹ ₃	— 20	мл. т.
„ C ⁰ ₂	— 122	„ „
„ C ⁵ ₁	— 513	„ „
„ C ⁴ ₂	— 501	„ „
„ C ³ ₂	— 418	„ „
„ C ² ₂	— 70	„ „
<hr/>		
Всего	1644	мл. т.

Угленосные площади составляют 724 кв. клм.

Отсюда выводится весьма пониженная плотность запасов 2,27 мил. тонн на кв. клм., которая лишь в малой степени может быть объяснена малой разведанностью района.

Помарочный состав запасов:

Спекающиеся угли	608	мл. тонн
Тощие угли	835	„ „

Таким образом, к трассе магистрали тяготеют следующие величины геологических запасов углей:

Табл. № 13

Районы \ Марки углей	Ангр.	Тощ.	Спек.	Всего
Несветай	1732	—	—	1733
Должанская	4642	170	—	4812
Семейкинско	—	836	608	1644
Итого	6375	1006	608	8189
При II-м варианте	1615	—	—	1615
Всего	7990	1006	608	9804

Запасы, тяготеющие к магистрали, составляют в отношении к общему запасу углей Донецкого бассейна (69,1 миллиарда т.) по основному варианту до 12%, по второму несколько более 14%. Особенно велико значение дороги для антрацитовых районов: к магистрали будет тяготеть по основному варианту 30% всех запасов донецких антрацитов, по второму же немногим менее 40%.

Промышленные районы. Добыча к трассе магистрали, принадлежат к числу **Шахтное строительство** наиболее молодых промышленных районов Донецкого бассейна. В пределах украинской части бассейна действуют 4 группы шахт—две антрацитовых—Ровенецкая и Должанская, в районе ст. Должанской, и две угольных—Краснодонская и Сорокинская—в районе ст. Семейкино.

В пределах Северо-Кавказской части бассейна—действуют две группы антрацитовых предприятий—Несветайская, с тяготением к начальной точке магистрали, и Гуковская—с тяготением к Должанскому узлу.

Промышленные разработки в Несветайском районе возникли в последние годы перед революцией, и развитие добычи в этом районе происходило уже при советской власти. Несветайский пласт C^2_3 , в настоящее время вполне разведан на всей площади месторождения. Это месторождение, первое во всем Донбассе, вскрывается по разработанному детально генеральному плану. Месторождение вскрывается рядом средних шахт, наиболее частью заложённых ранее новыми крупными шахтами: ОГПУ, сданной уже в эксплуатацию Западной Капитальной № 5, и новыми средними: № 142 бис и № 7. Западная Капитальная, № 5 и № 7, находятся в проходке. Полная производственная мощность всех шахт составляет до 6,1 мил. тонн в год. Добыча по программе 1932 года—2.250 т.т. В 1937 г., по предположениям Севкавугля, она составит 5,9 мил. тонн. Крупнейшими шахтами на месторождении явятся: ОГПУ—1,5 мил. т; № 5—1,15 мил. т; Западная Капитальная—1,00 мил. т. и № 7—0,7 м. т.—все новые.

Выработка основного пласта месторождения рассчитана на срок порядка 25 лет. В дальнейшем она в той или иной мере будет сохранена за счет разработки тонких пластов. Потенциальная полная производственная мощность района исчисляется Севкавуглем = 6,5 мил. тонн.

В районе Должанской, к западу от трассы магистрали, месторождение разрабатывается рядом средних шахт Ровенецкого рудоуправления, на пластах свит C^3_2 и C^4_1 ,

с несколькими шахтами Свердловского (Должанского) рудоуправления на завороте пластов свиты C_2^5 .

Непостоянство пластов свиты C_2^3 и нарушенность месторождений их на южном крыле Ровенецкой части котловины значительно сужают перспективы этого давно разрабатываемого района. Представляется вероятным, что добыча здесь будет поддерживаться на достигнутом уровне (порядка 1,0 мил. тонн) путем заложения новых средних шахт, по мере выхода из строя старых. Перспективы развития этой части района могут быть построены лишь на развитии добычи на северном крыле, на пластах свиты C_2^3 и на оси мульды на пласте I_3 (свита C_2^4). Средние шахты Свердловского рудоуправления (№ 3 и № 4 имени Чубаря, восстанавливаемая № 9 и заложённая в 1931 году — Заперевальная — Должанская) разрабатывают пласты K_5 и K_4^2 . Перспективы их ограничены небольшими запасами угля в этих пластах. Крупнейшая из них — Заперевальная — Должанская, рассчитана на добычу 500 т.

К востоку от трассы магистрали располагаются основные шахты донецкой группы на пластах K_5 и K_4^2 I-м и II-м Должанском. Промышленные разработки этих пластов возникли здесь в более ранний период, чем в Несетайском районе. Существующие шахты (№ 1—2, 14/17, 23/24 и № 1 имени Шварца) принадлежат к типу средних шахт. Здесь же и восточнее в 1931 году заложены на те же пласты 2 крупные шахты (Должанская, Капитальная и Провальская), мощностью каждая по 1500 т. ежегодно. Из прочих пластов разрабатывается только пласт h_8 (свита C_2^3) — средней шахтой имени Володарского. Перспективы развития добычи на второстепенных пластах на северном крыле и на всех пластах, включая и основные на южном, — значительны.

Добыча по программе 1932 года составляет: по Ровенецкому рудоуправлению 1,0 мил. т.; по Свердловскому 1,7 мил. тонн антрацита. К 1937 году производственная мощность возрастет по Свердловскому рудоуправлению до 6,2 мил. т. По Ровенецкому, предположительно, сохранится на уровне 1932 г. Добыча в 1937 году по обоим рудоуправлениям составит 6 мил. тонн. Потенциальная производственная мощность обоих месторождений, по исчислениям объединения „Уголь“ составляет не менее 15 мил. тонн в год.

Разработки антрацитов в районе ст. Гуково возникли в военные годы, но затем были прекращены и возобновлены только в 1930 году. В настоящее время ведутся

энергичные разведки этого богатейшего месторождения, и подготовляется закладка ряда крупных шахт, на пластах K_2 — K_1 и K_6 и его спутниках. Действующей шахтой является восстановленная шахта № 15/16. Программная добыча в 1932 г. составляет 0,3 мил. тонн. Добычу в 1937 году предполагено довести до 5 мил. тонн, за счет закладки крупных и средних шахт. Крупнейшей из намечаемых шахт является шахта к западу от Гукова на пластах группы K_5 , мощностью до 3,5 мил. тонн. Потенциальная производственная мощность месторождения исчисляется трестом „Севкавуголь“—15 мил. тонн.

Группа месторождений спекающихся углей в районе ст. Семейкино, начатая разработкой с проведением ж. д. Ролаково—Лихая, в первом десятилетии текущего века, разрабатывается в настоящее время мелкими и средними шахтами Краснодонского и Сорокинского рудоуправлений. Шахты первого из них—сосредоточиваются в пределах Краснодонской мульды на пласте K_5 . Мульда полностью распределена уже между существующими и заложеной в 1930 г. шахтой Восточной Краснодонской (мощностью 0,4 мил. т.). Здесь же небольшой шахтой разрабатывается ниже лежащий пласт K_1^2 (тощий уголь).

Шахты Сорокинского рудоуправления разбросаны на нескольких месторождениях и на разных пластах. Все действующие шахты принадлежат к типу мелких и средних, с короткими сроками существования.

Более крупными являются ш. Сорокинская № 1 бис, заложена в 1930 г. на производственную мощность 450 тыс. тонн и ш. Чурилинская, закладываемая в текущем году на производственную мощность 500 тыс. тонн.

Программная добыча шахт Краснодонского рудоуправления в 1932 году (без западной группы шахт, тяготеющих к ст. Бразоль и Сутаган) составляет 1,2 мил. тонн, по Сорокинскому 1,1 мил. тонн. Производственная мощность шахт к 1937 году достигнет по первому 1,5 мил. тонн, по второму 1,4 мил. тонн.

Добыча составит в этом году не менее 2,5 мил. тонн.

Перспективы развития этого района в наибольшей степени зависят от результатов разведок, производимых здесь к северу от разрабатываемых месторождений. Благоприятные результаты разведок могут в корне перестроить планы развития этого района в сторону их увеличения. Наибольших результатов можно ждать от разведки Гундоровской котловины (в с.-вост. углу района), где часть месторождения будет разрабатываться Севкавуглем.

Потенциальная производственная мощность района на спекающихся и на тощих углях — достигает 10 мил. тонн.

Таким образом, развитие каменноугольной промышленности в разрабатываемых месторождениях намечается в следующих размерах:

Табл. № 14

Род топлива \ Добыча	В мил. тонн.		
	1932 г.	1937 г.	Потенциальн. производств. мощность
По объединению „Уголь“			
Уголь	2,3	2,5	10,0
Антрацит	2,7	6,0	15,0
По Севкавуг. тресту			
Антрацит	2,5	10,9	21,5
Всего	7,5	19,4	46,5

Таким образом, каменноугольная промышленность районов, прилегающих к трассе, за пятилетие, по предположениям угледобывающих организаций, должна повыситься на 160% при общем намечаемом пятилетним планом прироста добычи на 125%. Наиболее бурный прирост добычи намечается в районах Севкавугля.

Проведение магистрали Донбасс — Москва, открывая выход добычи из богатых и быстро развивающихся антрацитовых районов, в то же время может сыграть значительную роль в оживлении ряда месторождений, расположенных по трассе или вблизи нее и неразрабатываемых в настоящее время, вследствие отсутствия железнодорожных путей.

К числу таких месторождений принадлежат месторождения к западу от начального пункта магистрали, в осевой части мульды, на пластах свиты С₂. Здесь крестьянами и мелкими промышленниками делались попытки разработки антрацитов и обнаружен был ряд антрацитовых пластов средней и мелкой мощности. Благоприятные условия залегания (пологое, не нарушенное залегание) могут поспособствовать здесь возникновению и развитию каменноугольной промышленности.

Точно также некоторые перспективы имеют: северное крыло Несветайской и южное крыло Должанско-Сулинской

мульды. Запасы здесь весьма значительны и, несмотря на не вполне благоприятные условия залегания (крутое и среднее падение пластов, при значительных расстояниях между отдельными рабочими пластами и их парами)—здесь возможно значительное развитие добычи. Весьма благоприятные условия для возникновения и развития каменноугольной промышленности на южном крыле Должанско-Сулинской котловины создаются при изменении намеченного направления трассы начального участка на направление Несветай — Гуково — Семейкино. В таком случае, трасса сделает доступной для разработки большее пространство по Южному крылу и пересечет осевую часть мульды в области распространения верхних продуктивных свит. Возможные перспективы развития каменноугольной промышленности к северу от Семейкино — отмечены выше.

Из приведенных данных с полной несомненностью выступает огромное значение магистрали Донбасс — Москва, для угольной, а в особенности для антрацитовой промышленности бассейна.

Соединение одного из важнейших антрацитовых районов — Боково — Хрустальского — с магистралью, путем проведения линии Колпаково — Семейкино, еще более усилит значение магистрали для Донбасса.

Приложение № 2. Схемат. карта районирования геологических запасов Донбасса.

II

Район линии Кондрашевская — Елец

а) Украинская часть района

Общая характеристика Участок магистрали Валуйки — Ольховая пересечет почти пополам территорию Харьковской области, находящуюся между линиями Валуйки — Купянск — Сватово и Лиски — Миллерово, имеющую в поперечнике свыше 100 км. С проведением магистрали на указанном участке в сферу ее влияния будут вовлечены все районы 6. Старобельского округа, до сих пор не имевшие иных межрайонных связей, кроме связей, основанных на обычного типа грунтовых дорогах малопроезжих в дождливое время года.

Плотность железнодорожной сети, до постройки новой магистрали, составляет 0,2 км на 100 кв. км территории, при коэффициенте обслуживания в 0,1.

Новыми территориями с иной транспортной ориентацией, таким обр. будут: одна, заключенная между линией Валуйки—Купянск—Сватово и магистралью, с поперечником от 30 до 45 км. и другая, заключенная между магистралью и линией Лиски—Миллерово, с поперечником в северной части около 80 км., Старобельская около 60 км. и далее, в направлении к Донбассу, постепенно сужающимся. Отсюда, исходя из характера и назначения продукции прилегающих районов, радиус действия магистрали на запад будет составлять примерно 15—20 км. и на Восток—20—35 км.

К районам, тяготеющим к магистрали, необходимо будет отнести следующие: полностью—Белолуцкий, Новоисковский, Старобельский, Ново-Айдарский, Верхне-Теплицкий и частично,—две трети Троицкого (Покровского), треть Сватовского, четверть Рубежанского Донбассовский р.) четверть Марковского, две трети Беловодского.

Территория этих районов тяготения обладает населением до 0,5 мил. человек, из которых на сельское население падает до 95%.

Вся местность представляет собой бассейн р. Донца. Основные реки районов тяготения являются притоками р. Донца, из них главнейшие—Красная, Айдар, Евсуг и Ковсуг, Держул. Другие реки более мелкие, впадают в притоки р. Донца. Все они сравнительно мелководны, а многие из них не имеют даже на своем протяжении непрерывного течения, разбиваясь на ряд озер, плес и пр.

В целом местность равнинно-степная, с слабым наклоном с севера на юг.

Движение русел и строение берегов рек соответствуют закону Бэра, поэтому правые берега, как правило, крутые, левые же пологие, часто со схолмленными песками. Встречаются также блюдцеобразные впадины.

Территория имеет сравнительно развитую систему балок и оврагов.

Ископаемые Ископаемые районов, тяготеющих к магистрали, довольно однообразны и сравнительно бедны по своему минералогическому составу. Согласно геологической характеристики, сделанной проф. Земятченским, самой древней и основной породой является мел, распространенный на значительной части территории. Над ним залегают песчано-глинистые породы, а выше, в отдельных наиболее высоких пунктах, расположены песчаники и пестрые глины. Подпочвенными образованиями, прикрывающими все нижеследующие породы, являются буроватые и буро-желтые глины.

Из рудных ископаемых, недостаточно разведанных, имеются в западной части зоны (Сватовский район) угленосные залегаия, являющиеся продолжением Донецких и в восточной по р. Деркул, в районах Марковском и Беловодском бурые железняки, являющиеся, повидимому, продолжением КМА.

Рудные богатства, на данной стадии их изученности, не могут иметь промышленного значения.

Из железных руд имеются:

Бурый железняк—в своем распространении приурочен к железистым пескам песчанисто-глинистых образований третичной системы. Встречается бурый железняк в виде глыб с поперечником в 20 м. Качество руд весьма непостоянно.

Анализы железной руды, в обнаруженных основных залегаиях, такие (% состав):

Табл. № 15

Состав	Месторожден.		
	Сл. Просьяная	Сл. Марковка	Хут. Тышков
Железо	39,27	50,71	59,97
Глиноз м	2,98	—	2,55
Нераств. остаток	49,91	39,50	33,53
Потери при прокаливании	7,92	9 18	12,23

Дерновые руды, встречающиеся с количеством железа от 20 до 34%, пробовали в довоенное время разрабатывать, но вследствие бедного состава разработки были прекращены. Зброшенные рудники находятся в хут. Сиротино, в колич 7, и в хут. Хохлова в количестве 2.

Каменный уголь. Угленосные отложения обнаружены по р. Красной, где они, повидимому, представляют крайнюю северную оконечность донецких залегаия. Более или менее разведанные залегаия, разрабатывавшиеся раньше, находятся в зоне линии Купянк—Сватово в районах Рубежанском и Сватовском. Судя по данным разведок, уголь имеется и в зоне, прилегающей к магистрали. Глубина залегаий довольно значительная, не менее 200 метр. (в районе с. Кабаньего), что не создает предпосылок для местного использования угля, как энергетического и топливного сырья.

В районе Кременной, где в довоенное время производилась разработки **сравнительно** в больших размерах, до 16 т.т. ежегодно, проф. Лихаревым установлено 5 пластов—

первый мощностью 0,9 м., второй—0,7, третий и четвертый по 0,6 м. и пятый—0,3.

По своему составу угли бедны, а именно:

Табл. № 16

Состав	Верхняя часть пласта	Нижняя
Углерода	45,27	39,66
Золы	8,23	12,17
Летучих	46,48	48,14
Кокс	53,5	51,83

Характер угленосных залегаий по глубине, мощности пластов и качеству угля в районах, тяготеющих к магистрали надо полагать, не отличается от залегаий, разведенных в районе Кременной.

Глины третичной системы и послетретичных образований распространены повсеместно. Глины, имеющие промышленное значение (горшечные и кирпичные) подчинены ярусу пестрых глин и залегают среди песков в виде плитообразных залежей.

Разработки производились по рекам Айдар и Евсуг (на хуторах Дмитриевке и Васильковском и у сл. Евсуг). Добыча производилась также в Беловодском районе.

По содержанию глинозема глины необходимо отнести к высококачественным (25% и выше). Анализ их дает следующий состав:

Табл. № 17

Состав	Месторождение	
	Хут. Васильевский	Беловодск
Кремнезем	59,31	—
Глинозем	25,71	63,25
Железо	1,42	20,5

Верхние красно-желто-бурые глины послетретичного образования, используемые как кирпичные, относятся к настоящим глинам, пелесового происхождения. Встречаются они повсеместно, но везде имеют вредную примесь, в виде мергельных стяжений, что вызывает растрескивание кирпича.

В нижнетретичных отложениях встречаются фосфориты и песчаники. Первые не имеют никакой ценности; что

касается песчаников, то по анализам Главдорупр'а, они представляют большую ценность благодаря своей большой прочности, достигающей прочности гранитов. Песчаники имеют большое распространение, располагаясь в северном направлении от Старобельска и совпадая с линией трассы.

Меловые отложения находятся на всей территории б. Старобельского округа. Основные залегаия распространяются по р. Белой, пересекают р. Айдар у Старобельска, идут к верховьям р. Евсуг и далее направляются на восток. Обнажения мела имеются почти по всем долинам рек. Мощность залегаия около Старобельска достигает 50 саж.

Меловые отложения состоят, главным образом, из белого мела, мергеля и др. разновидностей. Белый мел представляет собой высококачественный материал для химической промышленности, обладая свойствами чистоты и большой мягкостью

Встречающийся *гипс* не имеет технической ценности. Все районы, прилегающие к магистрали являются типичными сельско-хозяйственными зонами. Промышленность зоны совершенно не развита. Всех предприятий насчитывается около 25, с количеством рабочих до 1000 человек. Основные отрасли промышленности — перерабатывающая с. - х. сырье, гл. обр. масляная и маслобойная, а также и добывающая и промышленность стройматериалов. Значение последних совершенно ничтожное, ограничивающееся местными не большими нуждами.

Сельское хозяйство зоны является основной отраслью.

Природные условия его развития, благодаря крайнему восточному расположению, несколько отличны от условий Харьковской области, относящейся к лесостепной части. Средняя температура зоны несколько ниже, чем в области (7 — 8°С), при пониженном также количестве осадков. Зимы малоснежные с небольшим покровом, в то время как лето более засушливое. Все это придает зоне больше сходства со Степью, чем с Лесостепью.

Почвы представлены, в основном, обычным черноземом, лишь в восточной части зоны черноземы переходят в южные.

Вся посевная площадь тяготеющей зоны составляет около 790 тыс. га.

Основными культурами являются зерновые, преимущественно яровая пшеница, а из технических — подсолнух.

Реконструкция зернового хозяйства за последние годы шла в направлении увеличения роли озимых культур (пше-

ницы), технических (подсолнуха) и кормовых, как концентратов, так и трав за счет уменьшения посевов яровой пшеницы.

Удельный вес яровой пшеницы в 1927 г. составил 23,7% ко всем посевам, озимой лишь 8,3%, подсолнуха 7,0%.

В 1932 г. район будет иметь значительную измененную структуру посевов, а именно: удельный вес озимых (пшеницы) повысится до 20%, технических до 10,8% (отдельно подсолнуха до 10%), кормовые травы увеличатся до 3% при уменьшении всех яровых зерновых до 37%, из них яровой пшеницы до 22,5%.

Развитие животноводства шло в соответствии с развитием зернового хозяйства и на базе его. Основное его направление было мясо-молочное, с переработкой молока на масло. Значительное развитие на зерновых отходах имеет птицеводство. Товарные ресурсы зоны в 1932 г. должны будут составить цифры порядка: по мясу — 7 тыс. тонн, по молоку 4—5 т. т., по птице 400—450 т. шт., по яйцам — 20 тыс. ящиков.

Вывоз зерновых из зоны в 1931 г. составлял около 70 т. т.

Подсолнуха около 20 т. с.

С проведением магистрали экономическое развитие зоны, прилегающей к участку Валуйки — Ольховая, пойдет убыстренными темпами. Районы зоны из наиболее экстенсивных, на протяжении второй пятилетки, имеют перспективы большого своего развития в направлении, главным образом, интенсификации сельского хозяйства.

Промышленное развитие зоны в ближайшие годы, благодаря бедности энергетическими ресурсами и рудными ископаемыми не имеет особых перспектив, однако решительные сдвиги в этой области будут по линии добывающей промышленности и промышленности стройматериалов и, особенно, по линии пищевкусовой.

В части металлообработки, в связи с установкой на вынесение нового строительства из Донбасса, не связанного в своих технологических процессах с основной отраслью Донбасса, может стоять вопрос о развитии, весьма ограниченной, мелкого машиностроения, очевидно, местного характера, а возможно и среднего — транспортного и сельскохозяйственного.

Большое развитие должна будет получить отрасль стройматериалов, для чего имеются достаточные предпо-

сылки, в связи с наличием хорошего сырья и близкого местонахождения потребителя—Донбасса. Из основных производств этой отрасли большое развитие должны будут получить огнеупорное и цементное, т. е. те производства, на продукцию которых будет предъявлен со стороны Донбасса колоссальный спрос и которые, даже при наличии сырьевой базы в Донбассе, будут создавать там известную перегрузку.

Из других производств большое развитие должны получить производства строительного кирпича, изготовление строительного камня—песчаника, кровельных изделий, обжиг извести и пр.

Вопрос о развитии химического производства, несмотря на наличие высококачественного мела, не будет стоять во втором пятилетии. Меловые разработки, очевидно, пойдут по линии добычи, перемола и отправки на близлежащие химические комбинаты.

Известные перспективы для своего развития имеет производство окиси алюминия, в связи с наличием глин с большим содержанием глинозема (до 60%).

Перспективы большого индустриального развития зоны лежат за пределами второй пятилетки, когда 1-я угметбаза сформируется в единый развитый комбинат, в составе Донбасса, Керченской рудной базы, Криворожской и КМА. В этих условиях районы бывшего Старобельского округа будут находиться на стыке между углем Донбасса и рудой КМА, со встречным пробегом и для угля и для руды, примерно 60—80 км.

Из легкой промышленности особое развитие должно будет получить во втором пятилетии кожевенно-обувная и частично бумажная, которые будут иметь достаточную собственную сырьевую базу.

Наибольшее развитие должна будет получить пищевая индустрия. В связи с интенсификацией сельского хозяйства в животноводческом направлении, перспективы развития сырьевой базы достаточно большие, в первую очередь для мясного, а затем для мясоперерабатывающего и маслобойного производства.

В части маслозаводов надо предвидеть большое строительство новых как механизированных (крупного и среднего типа), так и кустарных заводов.

В отношении мясоперерабатывающей промышленности вопрос будет решен в зависимости от развития луганского мясокомбината. Если последний будет ориентирован на развитие местной сырьевой базы в Донбассе и сырьевую

базу, расположенную по линии Лиски — Миллерово и, таким образом, не будет нуждаться в сырье Старобельщины — очевидно встанет вопрос о постройке в пределах зоны мясокомбината среднего типа. В противном случае, мясная зона должно будет пойти на луганский комбинат.

Сельское хозяйство зоны во втором пятилетии, в связи с проведением магистрали, получит особо резкие сдвиги в сторону интенсификации зернового хозяйства и большого развития животноводства.

В целом зона останется зерновой; однако структурные изменения в посевных площадях будут достаточно велики. Удельный вес яровой пшеницы должен будет несколько снизиться, в связи с дальнейшим ростом озимых и увеличением роли кормовых концентратов, в частности кукурузы, — при одновременном значительном росте посевных трав (могара, люцерны), необходимых для обеспечения молочного и свиноводческого хозяйств. Удельный вес подсолнуха также должен дать значительный рост, с доведением его примерно до 15%, в посевной площади всех культур.

В соответствии с подведенной кормовой базой животноводство должно будет стать важнейшей отраслью сельского хозяйства, при чем его направление, в связи с проведением магистрали и ориентацией на снабжение, главным образом, Донбасса, — должно получить также существенные и структурные изменения, а именно, — масляно-мясное направление изменится на масляно-молочное, — масляное в северной части зоны и большим молочным уклоном в южной части, граничащей с Донбассом, которая должна быть превращена в дополнительную пригородную базу Донбасса (расстояния 40 — 50 км.). Исходя из собственных ресурсов, зона на конец второй пятилетки сможет увеличить свое стадо всего крупного рогатого скота более чем вдвое, а коров на 30 — 35%.

Вторую отрасль, связанную с развитием зернового хозяйства и маслянным производством, должна стать свиноводческая отрасль, не имевшая до сих пор особого развития.

Наконец, на базе отходов зернового хозяйства дальнейшее развитие должно будет получить также и птицеводство.

Исходя из намеченных перспектив экономического развития зоны, следует считать, что грузооборот будет состоять из *вывоза* сельскохозяйственных продуктов: зерновых, растительного масла и жмыхов, молочных продуктов (масла, сливок и продуктов легкой переработки), мясных продуктов и живого скота, продуктов птицеводства, а

также продукции промышленности: добывающей и строй-материалов (глины, мел, огнеупоры для металлургии и огнеупорные изделия, кирпич, песчаник, цемент и проч.).

Ввозиться будут в основном сельско-хозяйственные машины и промтовары.

Размеры вывоза из зоны с.-х. продуктов на конец пятилетия должен будет составить цифру порядка 350—400 т. т., из коих на зерновые падает около 200 т. т., растительное масло и жмых 70—80 т. т., мясо и скот 35—40 т. т., молочные продукты до 15 т. т.

Промтоваров и с.-х. машин будет завозиться в пределах 220—250 т. т.

Весь грузооборот по вывозу с.-х. продуктов и завозу составит примерно цифру порядка 600 т. т.

К этому необходимо прибавить вывоз продукции промышленности, исчисление которой не поддается учету на данной стадии пресектирования пятилетки.

б) Районы ЦЧО

Валуйский район Магистраль Донбасс—Москва в подходах к ст. Валуйки и далее на север на протяжении, примерно 342 клм., до ст. Елец, прорезает дЦЧО—районы: Валуйский—вдоль линии от ст. Валуйки до Касторной и Елецкий—вдоль линии от Касторной до льца.

В Валуйский район представляет собою равнину черно-и много пространства, очень удобного для хлебопашества, орошается, главным образом, р. Оскол.

В районах, ближайших к ст. Валуйки, Ст. Оскол и Новый Оскол, имеются лесистые местности.

В Валуйском районе, в местах тяготения к ж. дор. магистральной, есть залежи полезных и копаемых. Так, в районе Старого Оскола залегают железные руды, составляющие продолжение залежей железных руд курской магнитной аномалии.

Залеганием в районе Старого Оскола железных руд объясняется намечаемое строительство в Старом Осколе металлургического завода, а также возможный вывоз руды донбассовским металлургическим заводом.

Большое значение для района имеют залегающие там мел (Новый Оскол), гончарные глины и др.

Население района чисто земледельческое.

Основными культурами в посевах является: рожь, пшеница, овес, просо; из технических культур большой удель-

ный вес имеют подсолнух, картофель; распространена также, преимущественно в Старобельском районе, культура гречихи. Из промышленных предприятий в районе развиты: маслостоловые, мукомольное и силикатное производства. Центром указанной промышленности в районе являются: Ст. Оскол, Чернянка, Новый Оскол, Волоконовка, Валуйки. Валуйский район может достигнуть значительного развития кустарной промышленности по кожевенной и деревообделочной отрасли (в районах, тяготеющих к ст. ст. Валуйки, Чернянка и Ст. Оскол). Железнодорожная линия, обслуживающая районы тяготения к ней, реконструируемая в мощную магистраль, будет способствовать большему развитию народного хозяйства в описываемом районе.

На самой магистрали Донбасс — Москва расположены станции: Ст. Оскол, Голофеевка, Чернянка, Новый Оскол, Бибиково, Волоконовка, Принцевка и Валуйки. Большинство грузов, отправляемых с названных станций, принадлежит к с.-хозяйственным: хлебные грузы в зерне, крупа и грузы растительного масла придают району специфические особенности, почему и район является зерновым, крупяно-мукомольным и маслостоловым. Выдающимися станциями по отправлению этих грузов являются ст. ст. Валуйки, Ст. Оскол, Новый Оскол, Волоконовка, отправлением с которых составляет около 70 — 80% всего отправления хлебных грузов из района. Основными культурами зерновых, отправляемых с названных ст. района, являются: рожь, овес, просо. Более или менее значительно вывозится ячмень и пшеница. Перемолочные грузы идут в значительных количествах со станций: Валуйки, Ст. Оскол и Новый Оскол.

Хлебные грузы, отправляемые из названного района, идут как на рынки, тяготеющие к Ю.-Вост. жел. дорогам, так и за пределы Ю.-В. ж. д. в сев.-западном и западном от грузящих станций направлениях, — при чем, рожь, пшеница, просо и масличные направляются больше на рынки в районе Юго-Вост. ж. д. (Воронеж), перемолочные грузы в большей своей части идут на рынки, расположенные в с.-западном и западном направлениях.

Наличие значительного числа масло-заводов в Валуйском районе обуславливает большое отправление растительного масла и жмыха со ст. района. Выдающимися по отправлению растительного масла станциями являются: Валуйки, Ст.-Оскол, Чернянка, Нов. Оскол, Волоконовка. Рынками для вывоза масла и жмыха из района служат главным образом, рынки ж. дорог, находящихся к северу от района (М.-Казанская, М.-Курская, Октябрьская).

Из других грузов станции Валуйского района отправляют значительное количество силикатных грузов, гл. образом, кирпича. Вывозящими станциями являются: Ст. Оскол и Нов. Оскол, при которых имеются кирпичные заводы.

По отправке лесных грузов и дров надо отметить ст. Принцевку.

Со станций: Валуйки, Ст. Оскол, Чернянка, Нов. Оскол и Волоконовка идут еще в значительных количествах яйца.

Прибывающими в район грузами являются, главным образом, грузы, которые идут сюда в качестве сырья для мукомольной и маслобойной промышленности.

Таковыми грузами в прибытии, с точки зрения количества, прежде всего являются: хлебные в зерне и масличные семена, которые идут для перемола на мельницы района и на переработку на маслозаводах, — они составляют около 30% общего прибытия; все они поступают с ближайших к району станций Юго - Вост. ж. д. Далее, заметное прибытие составляют топливные грузы: дрова, каменный уголь и нефть. Удельный вес их в общем прибытии определяется свыше 20%. И, наконец, лесоматериалы и соль также заметно выделяются между грузами прибытия, составляя до 20%.

Территория района тяготеет к магистрали Елецкий район Донбасс—Москва в направлении от Касторной — до Ельца и представляет собою почти безлесную площадь плодородного чернозема, удобную для земледелия. Общая лесистость района выражается не выше 4%.

Ископаемыми район беден. Имеются лишь: превосходная глина, а также известняки в обрывах рек.

Район Елецкий — сельско - хозяйственный. Главнейшее занятие жителей — земледелие.

Основными культурами полеводства в районе являются: рожь, овес, просо и картофель. Промышленность района, по преимуществу с. - хозяйственная, сосредоточена, главным образом, в Ельце. В других местах района имеются в малом числе отдельные предприятия мукомольной и винокуренной промышленности.

Наиболее крупные ж.-д.станции, обслуживающие район,— это Хитрово, Улусарка, Долгорукова, Тербуна, Набережная и Касторная.

В составе отправляемых с Елецкого района грузов сельско - хозяйственные занимают главное место, составляя, примерно, 50—60% всего отправления. Значительный удельный вес в отправлениях (свыше 20%) имеют грузы извести и камня.

Из сельско-хозяйственных грузов на первом плане стоят хлебные грузы, из которых, примерно две трети в зерновой продукции и примерно одна треть в перемолочном виде.

Основную массу отправляемых зерновых составляют культуры ржи и овса. Выдающимися станциями района по отправлению зерновых являются: Елец, Тербуны, Набережное, Долгоруково, а по отправлению перемолочных хлебных грузов — Елец.

Большинство хлеба (около 80%) из Елецкого района отправляется на рынки в северном и северо-зап. от Ельца направлениях.

Грузы извести отправляются, главным образом, из Ельца. Стронт. камень идет также со ст. Елец. Главнейшими рынками для вывозимой из района и вести являются рынки в пределах Моск.-Курской ж. д.

Кроме хлебных грузов и грузов извести и камня характерными для Елецкого района являются: картофель, свекла, чугуны и железные изделия, сахар, скот, табачные изделия, кожа, яйца. Картофель в значительном количестве отправляется со ст. Тербуны, Долгоруково, Набережная; свеклу отправляет ст. Касторная. Движение грузов железа и железных изделий находится в связи с наличием чугунолитейного завода в Ельце, откуда и отправляются эти грузы. Отправление сахара производится со ст. ст.: Елец, Улу-сарка и Касторная, на которые сахар поступает на первые две станции с Хмелинецкого сах. завода (при ст. Хитрово), а на ст. Касторная — с Ольшанского сах. завода. Табачные изделия, махорка и кожи идут из Ельца, с кожевенного завода и табачной фабрики. Станциями, отправляющими в значительном количестве яйца, являются: Елец, Долгоруково, Тербуны и Касторная.

Отправление скота идет заметно со ст. Касторная (в отношении крупного рогатого скота и лошадей) и со станций: Набережной, Тербуны и Долгоруково, отправляющих в значительных количествах свиней.

В числе прибывающих в Елецкий район грузов с-хоз. грузы имеют самый большой удельный вес, составляя около 40%. За хозяйственными следуют грузы топливные: — каменный уголь, нефть, дрова, составляющие около 25% общего прибытия; — затем следуют лесные, соль, металл и металлоизделия.

Из с.-хозяйственных грузов — хлебные грузы (зерно рожь, пшеница, овес, ячмень, картофель) исчерпывают почти все прибытие этих грузов. Главнейшей станцией по

прибытию этих грузов является Елец. В Елец прибывает для перемола пшеница с рынков из района ж. дорог: Рязано-Уральской, Сев.-Кавказской, Сам.-Злат. и др.

В отношении других грузов прибытия, значительные количества падают на грузы: топливные, лесные, металл, при чем своим назначением они имеют преимущественно Елец, который со своею промышленностью является главным потребителем этих грузов во всем рассматриваемом районе.

III

Район Московско-Курской жел. дороги

Наибольшее влияние на образование грузовых потоков поостроющейся магистральной линии Донбасс—Москва в пределах Московско-Курской жел. дороги, окажут: Подмосковный угольный бассейн, Бобриковский Энерго-Химкомбинат, Веневские каменоломни, Каширский Электровозостроительный завод, Ефремовский завод синтетического каучука, Каширская ГРЭС и Ново-Тульский металлургический комбинат.

Рассматривая эти промышленные объекты, в первую очередь следует остановиться на Подмосковном угольном бассейне.

Подмосковный угольный бассейн расположен в виде полосы, идущей с востока на запад через б. округа: Рязанский, Тульский и Калужский. Если в понятие Подмосковного бассейна включать только область неглубокого залегания углей (до 100 м.), то площадь его, по определению проф. *Пригоровского*, выразится в 25 тыс. кв. клм.; вся же территория бассейна с залеганием до 300—400 м., определяется в 40 тыс. кв. клм.

Из всего Подмосковного бассейна эксплуатируются те части его южной окраины, где залегание углей не превышает 70 м.; залегания около 100 м. наблюдаются по линии Серпухов—Венев—Михайлов—Пронск. Эта глубина, по современным условиям, является пределом, за которым разработка подмосковного угля не считается рентабельной. Глубина действующих старых шахт колеблется в пределах 30—50—70 м. Мощность угольных пластов не одинакова и колеблется от 1,5—2 до 4,5 м.

На всей территории Подм. бассейна (40000 кв. км.) разведками различных категорий, до настоящего времени, открыто около 2000 кв. клм., т. е. всего 5%; при этом интересно отметить, что за период в 60 лет до 1918 г. было

прсйдено около 1000 буров. разведочн. скважин; с апреля же 1926 г. по апрель 1929 г. число их выразилось в 1500.

Согласно подсчетов комиссии по запасам угольного геолого-разведочного института, произведенных в феврале 1930 года, запасы углей категории „С“ определяются по всему бассейну в 5938034,0 т. т.

По своим свойствам подмосковные угли разделяются на две группы: богхеды и курные угли.

Богхеды распространены в бассейне значительно меньше курных углей (за все время р.зработок их добыто не более 3-х млн. тонн). Мощность пластов не превышает 1 м. По калорийности они стоят выше курных углей; калорийность богхедов колеблется между 4900—5200, достигая иногда 6000; легко загораются, и горят длинным пламенем. Содержание влаги (в переводе на рабочее топливо) от 14 до 30%, золы—от 7 до 17,6% и серы от 1 до 4,6%.

Курные угли, при добыче сильно крошатся; на воздухе выветриваются и при продолжительности хранения самовозгораются, вследствие чего они не выдерживают ни дальних (свыше 300 км) перевозок, ни долгого лежания на воздухе. Теплотворная способность курных углей от 2640 до 3310 калорий, — достигая иногда 4000 калор. Содержание в них примесей (в переводе на рабочее топливо) следующее:

Влаги	от 32,6 до 35,4%
Воды	„ 12,4 „ 21,2 %
Серы	„ 2,0 „ 3,0%
Летуч. веществ.	„ 19,0 „ 30,7%

44% от всего количества угля, выявленного поисковой и эксплуатационной разведками, приходится на долю, так называемых *сажистых углей*; их калорийность определяется от 2000 до 4800 калорий, содержание примесей составляет:

Влаги	от 9,14 до 31,7%
Золы	„ 14,1 „ 55,6%
Серы общ.	„ 1,41 „ 6,1%
Летуч. веществ.	„ 17,8 „ 49,3%

Сажистые угли в настоящее время используются в незначительной степени, однако в общем балансе предстоящей форсированной добычи несомненно будут иметь большой удельный вес (опыты по рациональному их сжиганию производятся в Горной Академии и Теплотехнич. Институте.

Удельный вес подмосковного угля в общей добыче угля в Союзе составлял:

Табл. № 18

Г о д ы	%
1913	0,83
1924/25	3,3
1925/26	3,6
1927/28	3,3
1928/29	3,2
1930	3,8
1931	4,3

Доля участия подмосковного угля в топливном балансе Московской области в последнее время не превышала 5⁰/₁₀, в то же время доля участия привозного топлива (донецк. и нефти) определялась до сих пор примерно в 50¹/₁₀.

Динамика добычи угля в бассейне за последние десять лет представляется в следующем виде:

Табл. № 19

Г о д ы	Тыс. тонн	Г о д ы	Тыс. тонн
1921/22	623,4	1926/27	971,4
1922/23	779,6	1927/28	1178,2
1923/24	660,1	1928/29	1310
1924/25	665,1	1930	1818
1925/26	937,3	1931	2350

Таким образом, за десять лет добыча увеличилась почти в 4 раза, а по сравнению с 1913 годом, когда добыча составляла всего 300,4 т. т. — в 8 раз. Контрольными цифрами на 1932 г. добыча намечена в 6000 тыс. тонн.

Переходя к вопросу о перспективах развития угледобычи во 2-м пятилетии, следует прежде всего отметить, что этот вопрос сильно осложняется тем обстоятельством что разведанными промышленными запасами угля в настоящий момент полностью обеспечивается новое шахтное строительство лишь для 1932 года. Что же касается последующих лет, то из 14 шахтных полей, намеченных для закладки шахт в 1933 году, запасами категории „А2“ обеспечено не более 8 шахтных полей; остальные же поля, в результате поисковой разведки, обеспечиваются лишь запасами категорий „В“. Закладка шахт в 1934 и 1935 году соответственными запасами, хотя бы и категории „В“ полностью еще не обеспечена.

Карта

Центральной и Южной части Подмосковского бассейна

Масштаб 1:200000



Добыча по Подмосковному бассейну на второе пятилетие намечена объединением Москвуголь в 30 млн. тонн. Общий рост добычи по бассейну, а также и соответствующее количество вновь закладываемых шахт после 1932 года представится в следующем виде:

Табл. № 20

Показатели	Г о д ы					
	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Добыча брутто в тыс. тонн.	6000	11160	17310	21720	25930	30380
Колич. вновь заклад. шахт.	14	14	16	16	16	18

Добыча по отдельным районам бассейна ориентировочно намечена в таксм виде:

В тыс. тонн

Табл. № 21

Районы бассейна	Станции жел. дор.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Победенский . . .	1. Вослебово (сущ.) . . .	159	2090	2130	1980	1900
	2. Топиллы (сущ.)					
	3. Гроговский (сущ.)					
	4. Брикетная (возм.)					
	5. Желтухино					
Товарковский им. Кагановича . .	1. Товарково (сущ.) . . .	2460	3400	3890	3720	3600
	2. Жданка (с 1932)					
Бобриковский им. Рыкова . . .	1. Бобрин-Денск. (сущ.) . . .	3860	5580	6000	5900	5750
	2. Епифань (возм.)					
Оболенский им. Шварца . . .	1. Оболенская (сущ.) . . .	1440	2440	2580	2500	2500
	2. Присады (сущ.)					
Щекинский . . .	1. Щекино (сущ.) . . .	1810	3200	4200	5230	5350

Продсж. табл. № 21.

Районы бассейна	Станции жел. дор.	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Казановский . . .	1. Е-ифань (возм.)	—	4 0	770	800	800
Узловский	1. Узловая (в.зм)	—	200	1500	3400	4000
И Т О Г О . . .	—	11160	17310	21070	23530	23900
Неопределенные еще разведками участки	—	—	—	650	2100	6480
ВСЕГО . . .	—	11160	17310	21720	25930	30380

По поводу этой таблицы следует сказать, что добыча в Казановском районе может начаться уже в 1933 году, если к тому времени будет уложен под'ездной путь от шахт к станции ж. д. Уголь Бобриковского района в своей основной массе будет оседать на месте для нужд Бобриковского энерго-химкомбината, потребность которого в угле, при полной производственной мощности комбината, намечалась свыше 5 млн. тонн.

Положительное разрешение вопроса об утилизации сажистых углей в качестве энергетического топлива (и для других целей) позволит увеличить размеры добычи, намеченной в Бобриковском р-не.

Влияние на магистраль Донбасс—Москва из перечисленных угольных районов окажут: Товарковский, Узловский, Бобриковский, Казановский и Победенский. Погрузка угля из Товарковского и Узловского р-нов будет происходить непосредственно на станциях этой магистрали (ст. ст. Товарково, Жданка, Узловая); уголь, идущий из Бобриковского и Казановского районов, будет вливаться в грузовой поток магистрали через ст. Узловая, а уголь из Победенского района — через ст. Ожерелье. Запроектированные размеры вывоза угля из отдельных районов подробно указаны в разделе грузовых потоков линии Е-ц — Москва.

Товарковско-Малевский район расположен к югу от г. Богородицка. Угольные копи этого района являются старейшими в бассейне, основаны в 1859 г. для нужд местных свекло-сахарных з-дов. Глубина залегания рабочего пласта

несьма невелика — до 30—35 м. Запасы углей в районе, по состоянию на 1 января 1932 года, исчисляются в 75,9 млн. тонн. По категориям и видам угля это количество распределяется так:

	У г о л ь	С аж у г о л ь
Категория А	11663,5 т.т.	2367,8 т.т.
„ А ₂	26430,0 „	9544,8 „
„ В	17268,0 „	8700,0 „
<hr/>		
В с е г о	55361,5 т.т.	20612,6 т.т.

Наибольшее количество углей категории „А“ находится в Центральной группе р-на, а категорий „А₂“ и „В“ — на Суходольском участке. В Малевской группе преобладающей является категория „А₂“.

Узловско-Дедиловский район расположен к юго-западу от ст. Узловая и к югу от ст. Дедилово. Преобладающими в этом районе являются сажистые угли, количество которых исчисляется в 79,5 млн. тонн. Весь же запас углей на 1/1—32 года определен в 117,1 млн. тонн; таким образом, на долю сажистых углей приходится 68⁰/₀.

Разведанные запасы относятся к категории „В“. Если будет установлено, что сажистые разновидности угля возможно использовать как энергетическое топливо, то Узловской район явится поставщиком топлива для электростанций, уголь пойдет в северном направлении.

Бобриковский район расположен в своей основной части к северу от ст. Бобрик и Епифань и к востоку от ст. Маклец. В последнее время обнаружены запасы угля и к югу от ст. Бобрик.

Первоначально копи здесь были основаны в 1881 году. Рудник работал по 1908 г., и в 1914 г. работы были вновь возобновлены. Разведками 1918—23 г. обнаружено угля до 20 млн. тонн, а по состоянию на 1/1-32 г. запасы угля исчислены в 379,8 млн. тонн. Категории запасов и вид угля в районе следующие:

	У г о л ь	С аж у г о л ь
Категория „А“	11731,2 т.т.	957,6 т.т.
„ „А ₂ “	55541,4 „	16581,6 „
„ „В“	111147,0 „	183900,0 „
<hr/>		
В с е г о	178419,6 т.т.	201439,2 т.т.

По количеству разведанных запасов Бобриковский р-н стоит на первом месте в Бассейне. Эти запасы достаточны для обеспечения проектируемой Бобриковской районной

электростанции мощностью в 400000 кв., на несколько десятков лет.

Глубина залегания угля 40—50 м.

Между угольными пластами в Бобриковском р-не находятся залежи высококачественной *огнеупорной глины* (огнеупорность глины до 1700°), которой ежегодно добывается около 15% от добычи угля.

Прослойка межугольной глины достигает 0,4 м.

Победенский район является крупнейшим — по площади разработок. Запасы на 1 января 1932 г. исчислены в таких размерах :

	У г о л ь	С аж. уголь
Категория „А“	2010,1 т.т.	—
• „А ₂ “	45381,5 „	1162,3 т.т.
• „В“	2640,0 „	3276,1 „
Всего	50034,6 т.т.	4438,4 т.т.

Попутно с углем в районе добывается *серный колчедан*, который предположено использовать на серно-кислотных заводах Бобриковского Химкомбината.

В заключение необходимо сказать, что угли Подмосковн. бассейна, по своей физической и химической природе, пригодны не только как энергетическое топливо, но и как материал для газификации и для получения в высшей степени ценных химических продуктов, в том числе и нефтепродуктов. Углям сопутствуют *многие полезные ископаемые*, которые должны явиться базой для развития металлической, химической, силикатной, керамической и других отраслей промышленности.

Весьма тесно и неразрывно с проблемой рационального использования подмосковных углей связано строительство Бобриковского Энерг - химического комбината.

В постановлении Совета Труда и Оборонь от 11/IX—29 г. (о состоянии и перспективах развития Подмосковного бассейна) указывалось, что *„разведанные запасы подмосковного угля позволяют считать его достаточно мощной энергетической базой для крупного электростроительства. Проблема сжигания подмосковного угля является практически разрешенной. Подмосковные угли могут явиться исходным продуктом для получения смешанного воздушного генераторного газа, карбюрированного водяного газа, полукокса и смолы, подлежащей дальнейшей переработке в синтетические бензины и легкие масла.*

Подмосковные глины могут служить сырьем для силикатно-керамической промышленности и для получения окиси алюминия, а некоторые пески — стекольным сырьем".

В составе Бобриковского Энерго-химкомбината запроектировано (и частично уже осуществлено) строительство следующих промышленных объектов:

1. Мощной электростанции (первая очередь—150,0 тыс. квт. с последующим доведением до 300—400 тыс. квт.).

2. Завода синтетического аммиака, с осуществлением строительства в две очереди; при работе 1-й очереди (на первых порах) на донецком коксе — для переработки на водяной газ и на подмоск. угле — для паро-котельных установок.

3. Завода серной кислоты, базирующегося на перспективе использования местных колчеданов, сопутствующих добыче угля.

4. Завода сульфата аммония.

5. Завода азотной кислоты.

6. Завода аммиачной селитры.

7. Установок для производства окиси алюминия, мощностью около 15 тыс. т.

8. Завода синтетических спиртов мощностью до 2 т. т.

9. Завода для гидрирования 15 т.т. генераторной смолы, в целях получения бензина легких масел с последующим увеличением его производительности.

10. Завода хлоро-продуктов.

Кроме перечисленных заводов химической группы в состав Комбината включается также ряд заводов керамической группы (з-ды красного кирпича, клинкерных и шамотных изделий).

Вполне вероятно, что в ближайшие годы пятилетки будет принято решение о постройке в районе Комбината мощного газового завода, соединенного газопроводом с Москвой. Несмотря на то, что по предварительным подсчетам стоимость „дальнего газа“ выразится в 93 млн. рб., все же есть основания думать, что столь значительные вложения в ближайшие же годы себя окупят. Важно отметить огромную экономию, получаемую от применения газа. По расчетам инженера А. Чапанского („Известия ЦИК“ от 18/VII—28 г.) газ, получаемый из подмосковного угля, выгоднее донецкого угля в 6 раз.

В случае газификации угля, помимо газа будет получаться коксовая мелочь (или полукокс) и смолы.

Путем дальнейшей химической обработки может быть получен ряд ценных нефтепродуктов: бензин, керосин, масло, парафин, мазут, фенолы.

В зависимости от развертывания сернокислотного производства является возможность организации суперфосфатной промышленности и промышленности комбинированных фосфорно-аммиачных удобрений. Для производства суперфосфата потребуется завоз фосфоритов из егорьевских месторождений.

Широкие перспективы намечаются также и в отношении использования всех отходов, получаемых в результате утилизаций подмосковного угля и, в первую очередь, шлака и золы, остающихся в огромных количествах при сжигании угля. опыты Москвугля и Каширской ГРЭС показали возможность приготовления из золы тощих бетонов. Кроме того, зола может быть использована в качестве основного сырья для приготовления из нее огнеупорных изделий и портланд-цемента. Возможно также получение из нее, как уже упоминалось, окиси алюминия, с дальнейшим восстановлением окиси алюминия в металлический алюминий.

Остающиеся от производства серной кислоты пиритные огарки могут быть использованы с одной стороны для выработки краски (железного сурика) и с другой — как сырье для доменного процесса в смеси с железной рудой (содержание железа в пиритах достигает 60%).

Поскольку Бобриковский Энерго-Химкомбинат имеет два примыкания к ж. д. магистралям (ст. Маклец по линии Москва — Елец и ст. Бобрин по линии Тула — Рязань), его влияние на линию Донбасс — Москва скажется, главным образом, в *вывозе* через ст. Маклец кислот, химикалий и удобрений и в *завозе* лесных и строительных материалов минерального происхождения, фосфоритов, кокса, уральского колчедана, соли, различного оборудования и продуктов питания.

Вблизи от Комбината строится Социалистический город, население которого на конец второй пятилетки предполагено в количестве до 150000 чел. Следовательно, прибытие различных строительных материалов через ст. Маклец будет иметь место не только для промышленного строительства, но и для жилищного, коммунального и культурного строительства.

Мощность каширской ГЭС в сентябре 1930 года составляла 12000 квт., в феврале 1931 г. достигла 60000 квт., на 1/1—32 г. выражалась в 135000 квт., а к концу 1932 г. должна достигнуть 185000 квт. Количество рабочих (вместе с занятыми на новом строительстве) определяется в 6000 чел., население же рабочего поселка при ГЭС составляет свыше 11000 ч.

Потребление электростанцией подмосковного угля исчислено МОГЭС'ом на 1933—1935 года по 2000 т.т. ежегодно. Остающийся при сортировке угля серный колчедан (сопутствующий подмосковному углю) предположено вывозить для утилизации на химические заводы до 50 тыс. тонн в год.

В целях использования огромных масс золы, получаемой от сжигания угля, на территории электростанции Стром-Союзом строится завод по производству теплобетонных камней, рассчитанного на полную производственную мощность в 8 мил. штук в год. В дальнейшем возможна постройка завода зольцемента.

Основная масса зольцемента и теплобетонных камней будет отправляться в стор. Москвы.

Строющийся вблизи Тулы Мет-комбинат, к концу второй пятилетки должен достичь производственной мощности в 140 тыс. тонн.

При такой мощности потребность Комбината в донецком коксе определяется в 1800 тыс. тонн. В 1934-1935 году предположено на территории комбината организовать коксовальное производство из смеси донецких и подмосковных углей.

Если считать, что смесь углей будет состоять на 40% из подмосковных и на 60% из донецких углей (опыты проф. Чижевского дали вполне положительные результаты при такой смеси, и в настоящее время они ведутся в сторону повышения доли подмосковн. угля до 50%), то завод донецких углей, при мощности коксовальной установки в 2000 т.т., выразится в 1800 т.т. Это количество должно поступить на завод из углепарка, подходящего к ст. Узловой с юга.

В районе ст. Венев расположен ряд каменных карьеров значительной мощности.

Залежи камня исчисляются в несколько десятков миллионов тонн. Мощность пласта в различных карьерах колеблется от 22 до 30 метров, при ширине залегания от 200 до 300 метров. Средняя глубина с'ема в карьерах, по течению реки Осетр, равна 4½ мтр., а в карьерах по течению реки Веневки — достигает 9 ½ мтр.; при чем эта глубина не является предельной и возможна разработка при глубине с'ема доходящей до 18 метров.

При форсированном развитии добычи камня Веневские карьеры к концу второй пятилетки могут дать до 1 мил. куб. метр. камня и щебня. Наибольшая часть добываемого камня будет направляться в сторону Москвы, и тем самым, в значительной степени увеличивать грузовой поток магистрали Донбас — Москва на подходах к ст. Ожерелье.

Ефремовск. завод
синтетического
каучука

Весьма положительные опыты по востребованию промышленного получения синтетического каучука дали возможность построить в районе ст. Ефремов соответствующий завод. Основным сырьем для производства синтетического каучука является винный спирт.

Отопление завода будет производиться при помощи специальной теплоэлектростанции, для нужд которой потребуются завод Подмосковного угля. При производстве каучука из спирта будут получены в больших количествах, в виде побочной продукции, ацетальдегид, бутиловый и гексилловый спирты, этиловый эфир, псевдобутилен, водород.

Эти отходы представляют большую ценность для народного хозяйства. Поэтому вполне естественно предположить, что в будущем завод синтетического каучука превратится в мощный химический комбинат органического синтеза. Такой комбинат будет связан с сельским хозяйством по линии интенсивного хозяйства крахмалосодержащих культур, необходимых для спиртовой промышленности, и созданных на базе последней мощных животноводческих и молочных совхозов.

Приложение № 3. Карта Подмосковного бассейна.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

Современный сбыт донецкого топлива и влияние магистрали Донбасс—Москва на сбыт 1937 года

Для выявления размера сбыта донтоплива в конце второй пятилетки (в 1937 году) необходимо охарактеризовать сбыт донтоплива в 1931 году по данным Углесбыта, а также намеченный сбыт в 1932-м году, по отдельным районам потребления.

В 1931-м году добыча донтоплива должна была составить по плану 56 мил. тонн; фактически добыто 40.143 тыс. тонн, или 71,5% цифры плана. При этой добыче общий сбыт выразился в размере 37.886 тыс. тонн (с учетом сбыта из старых отвалов 830 т. тонн штыбов). Фактический коэффициент товарности составил 0,94.

Из указанного количества сбыта (37.886 тыс. тонн) перевезено по жел. дорогам НКПС 30.897 т. тонн или 81%, остальное количество осталось на месте для нужд коксования, металлургических, химических заводов, электростанций и других потребителей, для коих топливо доставлялось по внутренним под'ездным путям.

По отдельным маркам сбыт донтоплива в 1931 году распределяется следующим образом:

Табл. № 22

Г р у п п ы м а р о к	Сбыт в тыс. тонн	Удельн. вес марок (в %)
Спекающиеся	7027	18,5
На коксование	8409	22,2
Газовые и длиннопламенные	5022	13,3
Тощие	1395	3,7
Мытые угли	260	0,7
Грохоченые	825	2,2
Прочие рядовые угли	1476	3,9
Брикеты	48	0,1
Итого углей и брикетов	24462	64,6
Антрацит ов разных сортов	13424	35,4
Из них низкосортных АШ. АСШ	4131	10,9
Всего сбыт	37886	100,0

Таким образом сбыт углей составляет 64,6%, из них спекающихся для нужд дорог и других промышленных целей 18,5%, а учитывая, что для коксования на шихту сбываются преимущественно спекающиеся угли, то удельный вес их составляет свыше 40%.

Удельный вес антрацитов определяется в 35,4%, причем на долю низкосортных антрацитов АШ (штыбы), АСШ (штыбы с семячком), приходится почти одна треть. Столь высокий процент сбыта АШ и АСШ объясняется тем, что в 1931 году было реализовано из старых забалансовых запасов свыше 800 тыс. тонн штыбов.

Сбыт по основным группам получателей в 1931 году распределялся следующим образом:

Табл. № 23

Группы потребителей	Сбыт в тыс. тонн	% к общему сбыту
Железные дороги	10766	28,4
Коксование	8402	22,2
Сталь	2413	6,4
Экспорт	1731	4,0
Прочие потребители	14587	38,4
В том числе электроцентрали	2222	5,9
Союзсахар	1737	4,6
Всего	37886	100,0

Доминирующим потребителем являются железные дороги, поглощающие 28,4% всего сбыта, а также коксование вместе с металлургией (Сталь) 28,6%.—т. е. обе эти группы потребителей забирают 57% от всего сбыта. Необходимо отметить, что железные дороги в 1931 году из общего количества донтоплива получили антрацитов 31,4% своей потребности.

Переходя к выявлению сбыта донтоплива по районам потребления в 1931 году,—приводим данные этого сбыта в следующей таблице:

Табл. № 24

Районы потребления	Сбыт в тыс. тонн		Удельный вес отдельных районов
	Всего	Из них ж. дор.	
Северный	88	5	0,23
Ленинградский	2936	820	7,75
Московский	2853	1131	7,53
Ивановский	147	1	0,39
Нижегородский	116	1	0,31

Продолж. табл. № 24

Районы потребления	Сбыт в тыс. тонн		Удельный вес отдельных районов
	Всего	Из них ж. дор.	
Западный	813	583	2,15
Ц. Ч. О.	2797	2143	7,38
Уральск. и Башкирск.	205	193	0,54
Средне-Волжская	957	872	2,53
Нижне-Волжская	475	276	1,25
Севкавказ	1793	490	4,73
Б. С. С. Р.	116	8	0,030
У. С. С. Р.	23664	4229	62,47
Крым	862	8	2,27
Прочие районы	63	6	0,16
Всего	37886	10766	100,0%

Из этой таблицы видно, что доминирующим потребителем донецкого топлива является Украина, которая в 1931 году получила—23.664 т. т. или 62,47% общего сбыта (куда входит и экспорт). Это вполне понятно, т. к. Украина в своем топливном балансе расходует донецкого топлива 95%, при чем одним из крупнейших потребителей донецких углей является металлургия Украины.

Вслед за Украиной, по размерам потребления, идут: Ленинградская область, Московская и Ц. Ч. О. Удельный вес этих районов в сумме составляет 22,6%. Особенно приходится отметить Ленинградскую область, удаленную от Донбасса на расстоянии 1700—1800 км., в зависимости от станции отправления. Из этого очевидно, что эти области еще не могут снабжаться в значительных размерах местным топливом, а должны получать донецкое, как для нужд промышленности и населения (бытовое топливо), так и для НКПС. Вследствие значительного получения донецкого топлива районами, удаленными от Донбасса, средний пробег донецкого топлива в 1931 г. составлял 706 км. против 450 км. довоенного времени. Для отдельных районов эти пробеги выражаются в следующих величинах:

Табл. № 25

Для районов	Пробег в км.
Северного	2210
Московского	1052
Ивановского	1354
Нижегородского	1462
Средне-Волжского	1051
Западного	983
Б. С. С. Р.	997
Нижеволжского	591
Крыма	600
Украины	474
Севкавказя	252

Сбыт донтоплива Добыча в 1932 г. по всему Донбассу по плану 1932 г. ном установлена в размере 56 милл. тонн; в по районам по- том числе по Об'единению „Уголь“ 49,3 милл. тробления тонн и по „Севкавуглю“—6,7 милл. тонн.

Исходя из этой добычи, сбыт определен в размере 53.765 т. т.; из них к вывозу по жел. дор. НКПС 44.800 тыс. тонн, с распределением по дорогам отправления.

По Екатерининской 9.500 т. т.

По Южным 29.300 „ „

По Юго-Восточным 6.000 „ „

Распределение по дорогам назначения указанного количества приводится в следующей таблице.

Табл. № 26

Дороги назначения	Вывоз в тыс. тонн	Дороги назначения	Вывоз в тыс. тонн
Екатерининская . . .	11095	Московско-Бел. Балт.	1426
Южные	12316	Северные	1721
Юго-Западные	3421	Моск.-Курск.	2260
Юго-Восточные	2872	Москов.-Казанск. . . .	1978
Сев.-Кавказские	1616	Самаро-Златоустовск.	218
Западная	1544	Рязано-Уральск.	567
Октябрьская	3378	Остальные	129
Мурманская	210		

В основной массе донтопливо оседает на 3-х дорогах Украины — Екатерининской, Южных и Юго - Западных, в размере 25,8 милл. тонн или 57,3% от всего вывоза куда не входит сбыт на месте, по внутренним под'ездным путям). На дороги Юго - Восточные и Сев. - Кавказские вывоз составляет 4,5 милл. тонн. На все остальные дороги севера, северо - запада, запада и северо - востока вывоз в 1932 г.

по плану определяется в размере 14,5 милл. тонн или 40% общего вывоза. По районам потребления сбыт донтоплива в 1932 г. с учетом внутренних перевозок по под'ездным путям, приводится в следующей таблице: Табл. № 27

Районы потребления	Суммарный сбыт в 1932 г. в тыс. тонн			Удельный вес отдельн. районов
	Уголь	Антрацит	Итого	
Северный	169	36	205	0,4
Ленинградский	2678	757	3435	6,4
Московский	1882	2005	3887	7,3
Ивановский	30	200	230	0,4
Нижегородский	70	140	210	0,4
Западный	688	154	840	1,6
Ц. Ч. О.	1150	1650	2800	6,2
Уральск-Башкирск.	60	62	122	0,2
Средне-Волжск.	846	194	1040	2,0
Нижне-Волжск.	366	572	938	1,8
Севкавказ	630	2660	3290	6,3
Б. С. С. Р.	412	181	593	1,1
У. С. С. Р.	23851	10786	34637	64,0
Крым	1026	331	1357	2,6
Прочие районы	85	95	180	0,3
Всего	33943	19893	53785	100,0

Из этой таблицы усматривается следующее: сбыт на Украину определяется в размере 34,637 т. т. или 64% общего сбыта с учетом экспорта 2,7 м. т. Значительно повышается сбыт донтоплива в район Севкавказ в абсолютных величинах до 3,3 м. т., что составляет 6,3%

Что касается районов Ленинградского, Московского и ЦЧО, то сбыт для них в 1932 году определяется в следующем размере:

В тыс. тонн

Табл. № 28

Районы потребления	Сбыт		
	всего	Из них антрацит	% к сбыту
Северный район	205	36	0,4
Ленинградский	3435	757	6,4
Московский	3887	2005	7,3
Ивановский	230	200	0,4
Нижегородский	210	140	0,4
Ц. Ч. О.	2800	1650	5,2
Итого этими районами	10787	4788	20,1

Таким образом, удельный вес этих районов, по сравнению с 1931 годом (23,6%) несколько снизился.

Необходимо отметить, что протяжение Донецкого бассейна составляет с запада на восток до станции Зверево — Лихая — Шахтная, — свыше 300 км., и с севера на юг до 150 км. Характерной особенностью Донбасса является крайнее разнообразие марок и качеств каменных углей и антрацитов, залегающих на его территории.

Основная задача органов, планирующих сбыт донтоплива, сводится к наиболее рациональному распределению топлива, по районам как отправления, так и получения (корреспондирование).

В основной массе донтопливо отправляется по принципу кратчайшего расстояния, с наименьшими пробегами от пунктов отправления до пунктов назначения, с учетом ресурсов каждой марки, а также того, для какой цели предназначается донтопливо. При этом особо выделяется топливо для технологических процессов (на коксование, мартены, газогенераторы и др.).

Отклонения от этого принципа вызываются или недостатком топлива определенных марок, или его избытком в других районах отправления и невозможностью его использовать для ближайших районов потребления, тяготеющих к данному производственному району отправления.

В силу изложенного, иногда происходит *встречность* угольных перевозок. Устранить эту встречность или укоротить пробеги до пунктов назначения возможно после тщательного изучения вопросов теплотехники, приспособляя точки на предприятиях к однородным определенным сортам топлива и установления районирования по определенным направлениям.

В отношении районов потребления донтоплива: Ленинградского, Московского, Ивановского, Нижегородского, Северного и ЦЧО, в сферу которых входит новая магистраль Донбасс — Москва, необходимо отметить следующее. В Ленинградский район донецкое топливо отправляется со многих станций в направлении, главным образом, через Льгов — Брянск — Смоленск — Витебск и в незначительном количестве через Москву по Октябрьской дороге с восточных станций отправления.

В районы: Московский, Ивановский, Нижегородский, ЦЧО донтопливо направляется по разным руслуам через Лиман — Основу, Белгород — Курск, Купьянск — Валуйки — Елец, Купьянск — Валуйки — Лиски, через Зверево, через Лихую, Миллерово — Лиски, в зависимости от пунктов назна-

чения и районов отправления и марок топлива. Как видно из указанной выше таблицы в эти районы в 1932 году должно быть вывезено каменного угля 6 миллионов тонн и антрацита 4,8 мил. т., при чем имеется задание Центра довести сбыт антрацитов в Ленинградский район до 55% потребности донтоплива; при этом условии сбыт антрацита в перечисленные районы должны быть более полновыно, учитывая, в тоже время, что железные дороги, являющиеся крупным потребителем донтоплива, не могут широко перейти на антрацит.

Ввиду значительного прогижения Донбасса с запада на восток, при наличии около 90 пунктов отправления донтоплива, разность в расстояниях от отдельных пунктов отправления до отдельных пунктов назначения в районы Ленинградского, Московского, Ивановского, Нижегородского и ЦЧО незначительна.

Для наглядности приводим таблицу расстояний до Тулы, Москвы, М.-Курской и М.-Казанской, Ярославля, Ленинграда, Курска, Ельца, Лиски от некоторых характерных станций отправления Донбасса, а именно:

Табл. № 29

(В километр.)

Станция отправления	Марки	Станции назначения							
		Тула	Москва		Ярославль	Ленинград	Курск	Елец	Лиски
			М.-Кур.	М.-Каз.					
Гришино	Г	963	1154	1190	1469	1802	620	741	566
Ясиноватая	Спек	897	1088	1133	1403	1736	554	675	500
Горловка	"	869	1060	1105	1375	1707	526	636	461
Орловская	"	884	1075	1120	1390	1722	541	638	463
Алмазная	"	869	1060	1105	1375	1715	526	649	444
Поласная	Г. Спек.	830	1021	1066	1336	1679	487	580	405
Кипучая	Т. Спек.	918	1103	1130	1424	1756	575	669	459
Семейкино	Спек	945	1136	1124	1428	1783	602	699	456
Чистяково	А.	940	1131	1176	1446	1778	597	691	516
Штеровка	А.	946	1137	1182	1452	1785	603	698	521
Должнская	А.	1007	1161	1127	1431	1800	664	757	460
Шахтная	А.	1037	1166	1132	1436	1805	737	778	464
Несветай	А.	1155	1184	1150	1454	1823	755	796	482

Из этой таблицы видно следующее:

В отношении Тулы — расстояние колеблется для отправки спекающихся углей от 830 до 945 км., для гри-

шинских газовых углей, расположенных на запад от Ясиноватой — расстояние получается до 963 км., для антрацитов — минимальное расстояние при отправке с Чистяковой — 940 км., и максимальное для Несветая — 1055 км. При снабжении доптоплива, как было отмечено выше в основу кладется принцип корреспонденции с наименьшими пробегами. При чем антрацит в Тульский район отправляется с ближайших районов — Боково-Хрустальского и Чистяковского. В отношении *Москвы - Курской* расстояние колеблется для спекающихся и тощих углей от 1021 до 1109 км., для газовых до 1154 км., а для антрацитов от 1131 до 1184 км., а для *Москвы - Казанской* — для антрацитов от 1127 до 1182 км.

В отношении Ярославля — для спекающихся углей расстояния колеблются от 1336 до 1428 км., для газовых 1469 и для антрацитов от 1431 до 1454 км.

Необходимо отметить, что на увеличение расстояний по прибытию в Москву влияет Московский узел, и в некоторых случаях выгоднее отправлять антрацит с одних станций в Москву Курской, а с других на Москву Казанской. Это обстоятельство очень важно учесть при закреплении районов отправления за районами получения. Ввиду того, что разница в расстояниях незначительна между отдельными пунктами отправления в отношении северных пунктов получения, должен быть разрешен вопрос об идентичности расстояний для Московского узла независимо от подхода груза.

В отношении Ленинграда расстояние колеблется для спекающихся углей от 1679 до 1783 км., газовых 1802 км. и антрацитов от 1778 — до 1823 км., антрациты вывозятся в Ленинградский район преимущественно с Чистяковского и Хрустальско-Боковского районов, с восточных участков антрацит почти не отправляется.

В отношении ЦЧО, куда входят районы бывш. Курской, Орловской, Воронежской и Тамбовской областей, разность в расстояниях от пунктов отправления до пунктов назначения наиболее значительная, главным образом по отношению крайних географических пунктов получения, расположенных на северо-запад по отношению к пунктам отправления, расположенным к востоку. Что касается пунктов назначения в направлениях через Валуйки и Лиски, то разница в расстояниях незначительна.

Приведенные соображения районов тяготения отдельных пунктов отправления и отдельных пунктов назначения

необходимо иметь в виду при наметке грузопотоков антрацита и углей по новой трассе Донбасс — Москва, связующей Ленинградский, Московский, Ивановский, Нижегородский, ЦЧО, с определенными районами отправления донтоплива.

Перспективы сбыта донтоплива в 1937 г. Определение потребности минерального топлива, подлежащей покрытию за счет ресурсов Донбасса, должно итти:

1. По пути географической части Союза, на которой все промышленные предприятия, — транспорт и другие, должны базироваться на донецкое топливо и

2. В установлении потребности с учетом использования местного топлива.

Определение границ проникновения донтоплива должно итти по пути выявления стоимости милл. калорий топлива с учетом себестоимости топлива и транспортных услуг до пунктов назначения. Одинаковая стоимость калорий топлива разных бассейнов в точке получения и должна служить географической границей проникновения того или иного топлива, при чем исключение должно быть сделано для специальных сортов, как-то коксующихся углей и антрацитов в районах Подмосковского бассейна, куда донецкое топливо проникает и будет проникать.

Это достижимо только при получении данных потребностей от всех потребителей. В основу определения потребности донецких углей может быть положена выплавка чугуна по Союзу и в частности выплавка чугуна на донецком угле. Предположено, что на донецком топливе выплавка чугуна в 1937 году составит 15 милл. тонн. При этой выплавке потребность в коксующихся углях для шахты составит 27 милл. тонн сырого топлива. Исходя из данных предшествующих лет, что удельный вес потребности коксующихся углей составляет 22% от общей потребности донтоплива, суммарная добыча донецкого топлива должна составить кругло 120 м. т. в 1937 году против 56 м. т. в 1932 г., что, как это освещено в докладе по ориентировочным данным добычи, и должно лечь в основу сбыта донецкого топлива, при чем на долю антрацита должно быть принято 31% от общей добычи.

Исходя из добычи по Донбассу в 120 мил. тонн. в 1937 г., к сбыту может быть предъявлено по аналогии со сбытом в 1932 г. 95% за вычетом расхода на нужды рудников, потери и раструски. Суммарный сбыт определяется в раз-мере 114 милл. тонн с учетом вывозки по внутренним путям для коксования, нужд металлургических, химических

и других заводов, электростанций и других потребителей в размере до 14 милл. тонн. Таким образом к вывозу по жел. дорогам будет пред'явлено ориентировочно 100 милл. тонн.

Углесбыт еще не располагает данными распределения потребления донтоплива по районам потребления и такой установки от Госплана и НКТП не имеется. Только на запрос Гипротранса о необходимости увязки грузопотоков донтоплива по новой трассе Донбасс — Москва, Гипротранс на своей конференции 28—31 марта получил от Госплана СССР сугубо ориентировочные данные потребности донтоплива на 1937 год по следующим районам потребления, а именно:

Табл. № 30

Р а й о н ы	Тыс. тонн
Ленинградский	5.000
Западный	1.300
Московский	5.000
Ивановский	1.500
Нижегородский	1.800
Ц. Ч. О.	5.100
Средневолжский	1.800
Нижеволжский	4.000
Итого	25.500

По другим районам СССР данных и соображений не дано.

Если мы приняли за основу ориентировочный сбыт донецкого топлива в 114 милл. тонн, то удельный вес получения донтоплива перечисленными выше районами составит 22,4%.

Из сопоставления приведенных выше данных с данными сбыта 1932 года выясняется следующее:

По Ленинградскому району.

Сбыт в 1937 г. установлен Госпланом СССР 5 милл. тонн, при сбыте 1932 г. 3435 т. тонн, с превышением на 31%. Удельный же вес потребления Ленинградского района в 1937 году к ориентировочному суммарному сбыту 114 милл. тонн составит только 4,4% против 6,4% 1932 года, таким образом удельный вес потребления Ленинградского района снизится на 35%.

Учитывая задание Центра довести расход антрацита в Ленинградском районе до 55%, потребность в антраците

на 1937 г. составит около 3 милл. тонн. При новой трассе от Несветая через Должанскую — Семейкино, Кондрашевку, Валуйки и далее Елец — Москва расстояние до Ленинграда от Должанской определяется в 1750 клм., расстояние по новой трассе сокращается против существующего направления до Ленинграда от Должанской на 50 клм. Как было отмечено выше, кратчайшим направлением для антрацитов в Ленинградский район является в настоящее время Чистяковский и Бобриково-Хрустальский районы при направлении через Льгов — Брянск. С постройкой линии Смоленск — Новгород расстояние до Ленинграда сократится, но в общем существенной разницы, при направлении по новой трассе и по прежнему пути через Льгов — Брянск, не будет. В зависимости от провозной способности новой однопутной трассы, а также Московской окружной и Октябрьской дороги, антрацит в Ленинградский район полностью в размере 3 милл. тонн можно было бы направить по новой трассе с Должанского и др. районов, производственная мощность коих вполне обеспечивает сбыт. Но ввиду того, что западное направление усиливается, то нет оснований направлять донтопливо по новой трассе в больших размерах в Ленинградский район, почему принимается к перевозке по новой трассе только 10% потребности 5 милл. тонн, что составит 500 т. тонн. Но все же не исключается возможность использовать эту линию, как вспомогательную.

Потребность донтоплива на 1937 г. сравнительно с потребностью в 1932 г. приводится в следующей таблице:

В тыс. тонн Табл. № 31

Р а й о н ы	Сбыт в 1932 г.			Удельный вес в 1932 г.	Ориент. сбыт в 1937 г.	% рост 1937 прот. 1932 г.
	Уголь	Антрац.	Итого			
Московский	1882	2005	3887	7,3	5000	28,0
Ивановский	30	200	230	0,4	1500	550,0
Нижегородский	70	140	200	0,4	1800	800,0
Северный	169	36	205	0,4	нет	данных
Итого	2151	2381	4532	8,5	8300	84,0
Удельный вес сбыта по роду топлива	47,5	52,5	100	—	—	—

По отношению к суммарному прихвату нами сбыту по Донбассу в 114 милл. тонн, это составит 6⁰/₁₀; против удельного веса сбыта 1932 года 3,5⁰/₁₀. Есть основания думать, что по крайней мере в первые годы работы магистрали этот удельный вес будет выше.

В числе потребителей Московского района является крупным потребителем донтоплива Косогоровский завод в Туле с потребностью свыше 1 милл. тонн. Тульский завод может получать топливо с Горловского района, а также с Красnodонского и Паркоммуны.

Из Горловского района топливо отправляется через курское направление, по т. к. ставится задача по перспективе в 1937 г. курское направление освободить от потока угольных грузов из Донбасса до минимума, то донтопливо с этого района окружностью до 30 км., что составит 3⁰/₁₀ удлинения, может быть направлено через Купянск—Валуйки—Елец-Узловую. Что касается отправки углей и антрацита с районов, тяготеющих к новой трассе, то это топливо будет направляться через Кондрашевку—Валуйки—Елец-Узловую по кратчайшему направлению на и за Тулу; по этому направлению охватывается Серпуховский район, в сумме на и за Тулу предположено направить донтоплива до 1,5 милл. тонн. Что касается пунктов потребления, расположенных на других линиях Московского, Ивановского, Нижегородского районов, то возможно принять к вывозу по новой трассе донтоплива в размере 5 милл. тонн, из них 3,6 милл. тонн антрацита.

Ц. Ч. О.

Сбыт в ЦЧО установлен Госпланом на 1937 г. 5 милл. тонн, что превышает план сбыта 1932 года (2,8 милл. тонн) на 80⁰/₁₀, удельный вес по отношению к суммарному прихвату сбыту Донтоплива 114 милл. тонн составит 4,4⁰/₁₀ против 5,2 в 1932 г.

В этом районе является крупным потребителем угля Сокольский металлургический завод в Липецке, с вероятным потреблением каменного угля на коксование до 1,5 милл. тонн, кроме того необходимо принять во внимание впредь до выяснения условно проектировку нового металлургического завода в Старом-Осколе с годовой потребностью каменного угля,—1,7 милл. тонн, что при указанном суммарном сбыте по данным Госплана для ЦЧО—5 милл. тонн очевидно не входит в эту сумму. Это впоследствии должно быть учтено на второй топливной конференции.

Исходя из указанного потребления ЦЧО на 1937 год 5 милл. тонн, из коих сбыт антрацита определяется в раз-

мере 2,5 милл. тонн, возможно по району тяготения производства и потребления установить снабжение по новой трассе Донбасс—Москва в размере 2,5 милл. тонн, из них 2,2 милл. тонн антрацита.

При предпосылке суммарного сбыта по Донбассу 1937 г. 114 милл. тонн, и принимая за основу данные Госплана СССР о потреблении топлива:

Ленинградского района	5 милл. тонн.
Московского, Ивановского, Нижегородского	8,3 милл. тонн.
Ц. Ч. О.	5,0 милл. тонн.

А всего 18,3 милл. тонн

уд. вес этих районов потребления донтоплива составит только 16% против 20,1% 1932 года.

При этом сбыте новая трасса Донбасс—Москва воспримет антрацита 5,6 милл. тонн, с районов Несветаевского и Должанско-Гуковского при возможной добыче в этих районах округлено 17 милл. тонн в 1937 г. и каменных углей с Семейкинского района (Краснодонского и Сорокинского при добыче этих районов 2,9 милл. тонн без западной группы, тяготеющей к станции Бразоль и Сутаган) 1,5 милл. тонн и Паркоммуны 1 милл. тонн при добыче в 1937 г. до 5 милл. тонн с тяготением 1 милл. тонн на Кондрашевку.

Всего по новой трассе Несветай — Валуйки пройдет донтоплива 8,1 милл. тонн, с дальнейшим направлением на и за Елец, в эту цифру не входит подход донтоплива со стороны Купянска. Новая линия в главном участке врезывается в антрацитовые массивы Несветаевской и Должанско-Гуковской группы, с потенциальной мощностью в 36,5 милл. тонн годовой производительности, при возможной добыче, как отмечено выше, в 1937 г. до 17 милл. тонн, с учетом новых уже заложённых и закладываемых шахт, вполне оправдывает свое назначение не только угледозной в широком смысле слова, но в специфическом „антрацитовой“. Эта линия вполне обслужит восточную часть Донецкого бассейна, особенно антрацитовый район даст свободный, беспрепятственный выход на север, разгрузит прежде всего в северном направлении ростовскую линию, а также и Курское направление, привлекая угольные потоки со стороны Купянска на Валуйки и тем самым разгружая Харьковский узел в направлении на и за Белгород.

Новая сверхмагистральная линия Донбасс—Москва, пересекая три существующих линии: Дебальцево—Зверово, Родаково—Лихая, Родаково—Миллерово, приближает к себе с малой кружностью такой мощный район, как Брянское, Голубовское и Золото-Тошковское руд-ния со стороны Сентяновки. С освоением грузопотоков по новой трассе при принципе кратчайшего направления, в будущем с укладкой второго пути, эта линия может воспринять угольные потоки с этих указанных ближайших районов. Эта новая линия может быть вспомогательной линией при направлении антрацитов в Ленинградский район, разгружая Дебальцевский узел, как отмечено выше. Для выводов влияния новой трассы пришлось руководствоваться сугубо ориентировочными данными потребления донтоплива только по некоторым районам, с предпосылкой ориентировочной добычи в 1937 г. 120 милл. тонн, данных, еще не утвержденных.

“Естественно, эти выводы могут подвергнуться той или иной корректировке после второй топливной конференции и особенно после установления районирования производственных сил страны. Но бесспорно, что эта линия явится новой мощной угольной магистралью, артерией, соединяющей Донецкий бассейн с севером. Надо думать, что предстоящие коррективы вряд ли установят максимальный (а не минимальный) характер приведенных исчислений.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

Перспективы грузовых потоков магистрали Донбасс — Москва на 1937 г.

Общие предпосылки В соответствии с постановлением партии и правительства и установленной трассой новой линии в пределах Донбасса, основным назначением магистрали Донбасс—Москва естественно является перевозка донтоплива в центральные и северные потребляющие районы.

Стягивая на себя с самого начала (южного отрезка новой линии) основную массу донтоплива, предназначенную для ЦЧО, Московской, Иваново Вознесенской и Нижегородской областей, рассматриваемая магистраль освобождает соседние перегруженные линии курского и в особенности воронежского направления от значительных потоков угля. Этим самым дается возможность дальнейшего развития пассажирского движения на этих направлениях без крупных капиталовложений, по крайней мере в пределах ближайшего пятилетия.

Однако характеристика магистрали Донбасс — Москва, как углевозной линии, предопределяется не только потоками донтоплива, зарождающимися на южном отрезке линии.

Начинаясь в основном, угольном бассейне Европейской части Союза — Донбассе, магистраль на своем северном отрезке вступает в другой развивающийся угольный бассейн — Подмосковский, причем мощность соединенного угольного потока на северных участках магистрали даже превосходит по своим размерам поток угля, выходящий из Донбасса.

Таким образом, магистраль Донбасс — Москва призвана обслуживать не только Донецкий, но и Подмосковский угольный бассейн. Отсюда вытекает и значение линии в перевозках угля и доминирующий вес углепотоков в общем грузообороте линии.

Конечно, и потоки „прочих“ грузов, кроме угля, будут иметь место на участках рассматриваемой магистрали, причем удельный вес прочих грузов (в груженом направлении)

дает значительные колебания на различных отрезках магистрали, в зависимости от участия тех или других участков линии в межрайонном обмене и степени развития различных отраслей народного хозяйства в районе этих участков.

В то время, как на северных участках магистрали, по мере приближения к Московскому промышленному району, „прочие“ грузы занимают значительное место и на отдельных участках достигают 14—15% общего потока в груженном направлении (Венев—Ожерелье) на всем южном отрезке магистрали, в пределах новой линии Несветай—Валуйки „прочие“ грузы (в том же груженом направлении) занимают весьма незначительное место, как по абсолютным размерам, так и по удельному весу в общем потоке (5—10%).

Такую же примерно картину имеем и с грузопотоками в обратном направлении с севера на юг.

Потоки эти, не имеющие в своем составе угля (за исключением потока подмосковного угля на уч. Товарково—Ефремово) по своим абсолютным размерам представляются довольно значительными на северном отрезке, доходя до 2059 т. т. на участке Венев—Маклец, начиная же от Валуек на юг поток резко снижается и к Несветаево подходит в размере 556 т. т.

Следует отметить, что южный отрезок магистрали, в особенности участки от Несветай до Кондрашевской, будут обслуживать исключительно угольную промышленность восточной части Донбасса, т. к. в районе тяготения этих участков не получили развития другие отрасли промышленности, за исключением немногих пунктов разработки строительных материалов минерального происхождения и то не в больших количествах (камень, песок и т. д.).

Естественно поэтому, что по упомянутым южным участкам магистрали потоки всех других грузов, кроме угля, являются незначительными и ограничиваются ресурсами и потребностями непосредственно тяготеющих пунктов.

Возможность перевода на начальные участки магистрали потока „прочих“ грузов с других существующих направлений Южных дорог (с курского и купянского) исключается поскольку перепробег грузов в этом случае достиг бы внушительных размеров (до 100 кл. и выше на протяжении до Валуек).

Что же касается переноса части транзитных „прочих“ грузов с Юго-Восточной дороги, то этот вопрос может разрешиться положительно лишь в случае продолжения рассматриваемой магистрали на юг в ростовском направлении.

Следовательно, значение и влияние на существующие магистрали южных участков новой линии от Несветай до Кондрашевской (учитывая и дополнительный выход от Колпаково на Семейкино) сводится лишь к разгрузке от угольных потоков в первую голову Юго-Восточных дорог и частично купянского и курского направлений. Лишь в Кондрашевской, кроме угля, вливаются грузы других основных видов промышленности Донбасса—в частности грузы луганской промышленности и металлургического завода имени Ворошилова (в Алчевском), а частично завода им. Рыкова. Далее на север, от Кондрашевской до Валук, линия прорезает район б. Старобельщины, который дает значительное количество „прочих“ грузов—сельско-хозяйственных и грузов добывающей промышленности.

Таким образом, начиная уже от Кондрашевской магистраль Донбасс—Москва приобретает существенное значение и в отношении перевозок продукции других отраслей хозяйства, кроме угля.

Участие магистрали в обслуживании прочих отраслей промышленности значительно усиливается начиная к северу от Валук, где вместе с тем происходит и довольно резкое нарастание общего грузопотока на север и наоборот такое же резкое снижение грузопотока в южном направлении.

Так с купянского направления, кроме 3 м. т. угля вливается 650 т. т. прочих грузов на север, и в свою очередь на Купянск с севера отходит 2,3 м. тонн прочих грузов, преимущественно лесных.

В связи со значением рассматриваемой магистрали и влиянием ее на существующие линии, следует остановиться и на роли купянского направления после постройки магистрали Донбасс—Москва.

Несомненно, что линия Донбасс—Москва с купянского направления снимает часть угольного потока (до 3-х м. тонн), однако общий поток на 1937 год все же на участке Купянск—Валуйки достигает 8,3 м. тонн, а в обратном направлении—6,4 мил. тонн. Против первоначальных наметок на тот же 1937 год (без учета новой магистрали), общий поток в груженом направлении снижается на 2,7 мил. тонн, за то в обратном направлении значительно повышается, что объясняется ростом корреспонденции с балашовским направлением, в особенности в части лесных грузов.

Таким образом, магистраль Донбасс—Москва существенным образом не влияет в сторону снижения грузопото-

ков купянского направления и последнее в основном сохраняет свое значение.

Объясняется это тем обстоятельством, что транзит грузов в корреспонденции между центральной и западной частью Донбасса с его развитой угольно металлургической промышленностью (вместе с Мариуполем) с одной стороны и центрально-промышленным районом и северо-востоком с другой стороны — будет происходить в основном через Купянск (и частично через Курск) следовательно грузы, следуемые из указанных районов Донбасса на север и обратно, будут вливаться в магистраль Донбасс—Москва лишь в Валуйках, т. к. принятие этого потока на новую линию южнее Валук является явно нецелесообразным ввиду перепробега от 70 км и выше на протяжении до Валук.

Помимо того, следует учесть и растущее значение Купянска в пропуске транзитных грузов с харьковского направления на Лиски — Балашов и обратно.

Отметив в кратких чертах значение южного отрезка рассматриваемой магистрали и характер грузооборота на этих участках, а также отклонение грузопотоков в Валуйках в связи с ролью купянского направления, следует коснуться в общих чертах и дальнейших изменений грузовых потоков на северных участках магистрали.

Как уже указывалось выше, к северу от Валук размеры грузопотоков значительно увеличиваются как в груженом направлении на север, так и в обратном. Вместе с тем увеличивается и удельный вес „прочих“ грузов, при чем усиление роли „прочих“ грузов и падение удельного веса угля продолжается вплоть до границ Подмосковского угольного бассейна—до Товарково. В пределах участков от Валук до Товарково происходит значительное оседание угля, главным образом для металлургических заводов: в Старом Осколе (проектируемом), и для Липецкого; начиная же от Товарково, угольный поток вновь значительно нарастает за счет подмосковного угля и наибольшей мощности достигает на участке за Узловой (15,8 мил. тонн).

Таким образом, величина суммарного потока на всем протяжении магистрали Донбасс—Москва претерпевает следующие изменения: *в груженом направлении—на север*; начальный поток на уч. Несветаево—Должанское—3,8 мил. тонн, максимальный поток на уч. Маклец—Венев 18,3 мил. тонн, *в обратном направлении*: на уч. Должанская—Несветай—556 тыс. тонн, максимальный поток на уч. Венев—Маклец 5,3 мил. тонн.

В основание запроектировок грузопотоков магистрали Донбасс—Москва на 1937 год легли решения „Конференции при Харьковском Отделении Гипротранса по экономическим обоснованиям строительства магистрали Донбасс—Москва“. Эти решения конференции явились результатом переработки как на пленуме, так и в секциях, всех материалов по этому вопросу, при широком участии в обсуждении представителей желези.-дор. транспорта, угольных организаций, центральных и местных плановых органов и т. д.

Размеры грузопотоков по отдельным родам грузов и участкам представляются следующими:

А. Потоки с юга на север

Потоки угля Выше было указано, что в основу построения перспектив угольных потоков по линии Донбасс—Москва положены, с одной стороны, данные Союзного Госплана о размерах потребления донтоплива в северных районах с учетом материалов и соображений, представленных угольными организациями, а с другой—данные о размерах добычи угля в пунктах тяготения к новой магистрали.

По ориентировочным данным Госплана потребность в донтопливе в северных районах Союза на 1937 год выражается в следующих размерах (в тыс. тонн):

Ленинградский район	5000
Западный „	1300
Московский „	5000
Ивановский „	1500
Нижегородский „	1800
ЦЧО „	5100
Средне Волжский „	1800
Нижне-Волжский „	4000
<hr/>	
Итого	25.500

Из этого перечня должны быть исключены районы: Западный, Средняя и Нижняя Волга, как не входящие в сферу тяготения к новой магистрали, а также Ленинградский район (за исключением 500 тыс. тонн), куда уголь наиболее целесообразно направлять через Льгов и Ворожбу. По остальным районам, тяготеющим к магистрали Донбасс—Москва, конференция пришла к следующему решению: считать тяготение ЦЧО к магистрали в отношении дон-

топлива в размере 50% всей потребности (остальная часть обслуживается воронежским и курским направлением), добавив к этому потребность Старо-Оскольского металлургического завода в размере 1700 тыс. тонн, не учтенного Госпланом; завоз донтоплива в Московский, Нижегородский и Ивановский районы полностью производятся по новой магистрали.

В результате всех указанных уточнений и поправок, перевозки донтоплива для указанных районов определяются в следующих количествах:

Табл. № 32

В тыс. тонн

Районы	Вывоз	Всего	В том числе:	
			Антрацита	Угля
Ленинградский		500	500	—
Московский		5000	2800	2200
Ивановский		900	800	100
Нижегородский		500	300	200
ЦЧО		4200	1200	3000
	Итого . . .	11100	5600	5500

Таким образом, вывоз донтоплива по магистрали Донбасс— Москва для указанных районов определяется в 11.100 т. т., в том числе антрацитов 5600 т. т. и углей 5500 т. т.

Кроме того конференция в своих решениях учла возможность изменения на предстоящей топливной конференции баланса потребления донтоплива в вышеуказанных северных районах Союза, в сторону повышения и к исчисленному количеству вывоза (11.100 т. т.) добавлено вариантом 2000 т. т. антрацитов с Боково - Хрустальского района, каковое количество вливается в Семейкино по намечаемой к постройке линии Колпаково— Семейкино.

На основе вышеизложенного, движение потоков угля по магистрали Донбасс— Москва представляется в следующем виде:

От начального пункта — *Несветай* — к Должанской направляется поток антрацита в количестве 3500 т. т.

В Должанской вливается также поток антрацита с Должанского рудоуправления в размере 2400 т. т., из коих 1900 т. т. погрузка самой Должанской, а 500 т. т. принимается со стороны Гуково.

В результате от Должанскої на Семейкино следует поток антрацита в размере 5900 т. т., в том числе 300 т. т. представляют перевозки местного значения, снимаемые в Семейкино и в Кондрашевской.

В Семейкино со стороны В.-Дуваншой вливается поток угля (Сорокинского рудоуправления) в 600 т. т. и от Ярмонкино (Краснодонского рудоуправления) 700 т. т. (а с учетом линии Колпаково—Семейкино—2700 т. т.).

Таким образом от Семейкино на Кондрашевскую весь поток угля выходит в размере 7300 т. т. (вариантом—300 т. т.), в т. ч. антрацита 5800 т. т. и крупных углей 1500 т. т.

В Кондрашевской вливается на магистраль со стороны Луганска (от Лутугино и Родаково) угольный поток в количестве 1030 т. т., следовательно, общий выход угля за Кондрашевскую на Валуйки определяется в 8100 т. т. (варианты 10 100 т. т.), из коих 5600 т. т. антрацита и 2500 т. т. курных углей.

На участке Кондрашевская—Валуйки, охватывающем обширный район Старобельщины, оседание донтоплива принято в размере 200 т. т. для нужд намечаемой к развитию промышленности стройматериалов, транспорта, сельского хозяйства и населения. Таким образом подход к Валуйкам от Кондрашевской выразится в 7900 т. т. (вариант—9900), из коих оседает соб. в Валуйках 100 т. т. и на Лиски отходит 50 т. т.

В свою очередь от Купянска на магистраль вливается поток угля в 5000 т. т.

Таким образом, общий выход угля от Валук в сторону Касторной определяется в 10750 т. т. (вариантом—12750 т. т.), в том числе около 5500 т. т. антрацита и 5250 т. т. курных углей, преимущественно спекающихся.

Направляемый за Валуйки поток угля в 10750 т. т. в Старом Осколе преломляется так: для намечаемого к строительству в Старом-Осколе металлургического завода должно осесть угля 1700 т. т. и для местных нужд линии Новый-Оскол—Касторная оседает еще 50 т. т. донецкого топлива, благодаря чему к Касторной подходит 9000 т. т. (в Касторной для нужд железн. д. станции и прочих оседает угля 50 т. т. и в сторону Курска ответвляется еще 50 т. т.), а за Касторную выходит всего 8.900 т. т., в каковом коли-

честве поток угля подходит к Ельцу. В Ельце поток донецкого угля в количестве 1 м. т. сворачивает в сторону Липецка для липецкого металлургического завода и для местных нужд района, обслуживаемого жел. д. линией в направлении на Ростов от Ельца.

Переданный в Ельце на Моск.-Курскую ж. д. уголь в количестве 7800 т. т. (5150 т. т. антрацита, 2650 т. т. угля) распределяются: 50 т. т. на Л. Толстой—7750 т. т. на Ефремов.

Поток на участке Ефремово - Волово составляет 7690 т. т. (5140 т. т. антрацита и 2550 т. т. угля).

От Волово уголь в количестве 7520 т. т. следует до Товарково. Товарково грузит 2800 т. т. подмосковного угля из шахт Центральной, Малевской, Суходольской и Кантевской—рудоуправления имени Кагановича. Погрузка 2800 т. т. распределяется: 300 т. т. на юг и 2500 т. т. на север.

Густота угольного потока к северу от Товарково составляет 10120 т. т.

На ст. Жданка вновь грузится 600 т. т. угля Богородицкого шахтного поля и поток на Узловую составляет 10720 т. т.

Состав этого угольного потока: 5100 т. т. антрацита—2520 т. т. донуглей и 3100 т. т. подмосковного угля.

На ст. Узловая отклоняется в сторону Тулы 1500 т. т., из них 500 т. т. антрацита для Тулы и сдача на Западные жел. дороги через Плеханово 1000 т. т. донуглей для Тульского Металлкомбината на коксование в смеси с подмосковным углем.

В районе Узловой открыто месторождение угля и по заявлению объединения „Москуголь“ добыча вновь закладываемых шахт даст 1937 г. до 4000 т. т. Погрузка этого угля нами намечается на ст. Узловая, хотя возможен вариант погрузки в пункте к западу от Узловой, например, к ст. Дедилово. В зависимости от того, куда будут выведены под'ездные угольные пути и будет решаться вопрос о пункте погрузки. С востока в Узловой узел поступает 2800 т. т. подмосковного угля, из них 2000 т. т. со ст. Бобрик Донской из рудоуправления имени Рыкова и 800 т. т. из добычи Казановского рудника, ветка от которого намечается к примыканию на ст. Елифань линии Павелец—Узловая. Выход углей на север от Узловой таким образом составляет 15820 т. т. Эта цифра представляет из себя максимум угольного потока на всей магистрали Донбасс—Москва. На ст. Маклец для нужд Бобриковского Химкомбината—оседает 200 т. т. донецкого топлива. Угольный поток на

север от Маклеца составляет 15620 т. т. и распределяется: 4470 т. т. антрацита, 1250 т. т. донецких углей и 9900 т. т. подмосковных углей.

На ст. Венев происходит отклонение угольного потока на линии Венев—Рязань—Владимир в количестве 2000 т. т., из них 900 т. т. донтоплива для Ивановской области, 500 т. т. донтоплива для Нижегородского края, 400 т. т. подмосковных углей для Ивановской области и 200 т. т. донуглей для районов Московской области, расположенных в сфере тяготения к Московско-Казанской жел. дор. (к северу от Рязани).

Выход из Венева на Ожерелье угля составит 13570 т. т.

К Ожерелью со стороны Павельца вливается 700 т. т. подмосковных углей из добычи Побединского рудоуправления. Узел Ожерелье—Кашира поглощает 2500 т. т. углей, из них 2300 т. т. подмосковных углей для Каширской электростанции и 200 т. т. для местного потребления—заводами., жел. дор. и городом (150 т. т. донтоплива и 50 т. т. подмосковного угля).

Выход на север от Каширы углей 11770 т. т.

Подход к Бирюлево углей составит 11600 т. т., из них 3900 т. т. донтоплива и 7700 т. т. подмосковных углей.

Из 7700 т. т. подмосковных углей до 7000 т. т. назначается для теплоэлектроцентралей (кроме того до 3000 т. т. подмосковн. углей на эту цель подвозятся по курской линии) в счет 10 мил. т., запроектированных к потреблению в 1937 году МОГЭСОМ.

Обратный поток углей, как выше отмечено, имеет место на участке Товарково—Ефремово в количестве 300 т. т. подмосковного угля, направляемого на ст. Ефремов для местной электростанции, завода синтетического каучука и прочих потребностей и т. д.

Хлебные грузы Хлебные грузы от Несветая до Валук почти совершенно не участвуют.

В районе же ЦЧО к магистрали Донбасс—Москва тяготеют богатые в с.-хозяйственном отношении районы. Это обстоятельство определяет значение грузовых потоков, хлебных грузов, в районе от Валук к Касторной, идущих в северном от Валук направлении, где имеются выдающиеся по хлебным грузам (кроме Валук) станции: Ст. Оскол, Чернянка, Новый Оскол и др. Общий поток хлебных грузов от Валук к Ст. Осколу составляет 180 т. т., а от Ст. Оскола к Касторной цифру порядка 320 т. т. В Касторной конфигурация потока представляет следующую картину: значительная часть потока хлебных грузов Старо-Осколь-

ского происхождения—240 т. т. идет к северу в сторону Ельца; кроме того, в Касторной вливается поток хлебных грузов и с Востока 245 т. т., при чем этот последний поток разветвляется и на север в сторону Ельца 85 т. т. и на запад в сторону Курска 135 т. т., и к Ельцу подходит поток хлебных грузов в количестве 346 т. т.

На участке Елец—Волово происходит накопление потока за счет погрузки расположенных здесь ст.ст. Степовая, Бабарикино, Лобаново, Ефремово, Сафоново и Караси. Погрузка на этих станциях запроектирована на 81 т. т. при выгрузке в 42 т. т.

На ст. Волово вливается хлебный поток в размере 45 т. т. от Лев-Толстого и сдается 60 т. т. за счет одновременного поступления хлебных грузов с севера. На участке Волово—Узловая происходит дальнейшее накопление хлебного потока до 357 т. т., главным образом из за загрузки элеватором на ст. Жданка.

На ст. Узловая выгружается из южного хлеба 25 т. т. и здесь хлебный поток сталкивается с потоком в 150 т. т. восточного направления со стороны Павельца. В результате развязки потоков по узлу основная масса хлебных грузов следует на север в количестве 329 т. т. в сторону Тулы 156 т. т.

К Веневу поток подходит в 322 т. т., снижаясь за счет оседания в Маклеце.

К Ожерелью подходит 315 т. т., где со стороны Павельца вливается поток хлебных грузов в 400 т. т.

В результате дальнейшего оседания хлеба к Бирюлево подход выражается в 670 т. т. на 73% больше 1930 года.

Нефтепродукты Для питания потоков, непосредственно тяготеющих к южным участкам магистрали, от Несветай (через Горную), принят поток нефтепродуктов в размере 140 т. т. преимущественно светлых продуктов. Из этого потока 124 т. т.—проходит на Семейкино, где со стороны Лихой на север вливается поток в 80 т. т. гл. образом темных продуктов, и на Кондрашевскую поток нефтепродуктов выходит в размере 191 т. т.

Из этого количества за Кондрашевскую на север выход нефтепродуктов исчисляется в 134 т. т., из коих в районе Старобельщины на уч. Кондрашевская—Валуйки оседает 74 т. т. и остаток 60 т. т. подходит к Валуикам, где наращивается на 17 т. т., отклоняемых от Лисок, и на Касторную направляется в количестве 77 т. т.

Поток нефтяных грузов от Валуек абсолютно незначительный и идет в сторону Ст. Оскола и далее на север,

осаждаясь на проходящих станциях всего отрезка до Ельца, к которому для сдачи на Московско-Курскую ж. д. подходит всего 20 т. т. за счет светлых продуктов для потребления тракторами и автомашинами в районе тяготения магистрали. По мере продвижения на север этот поток уменьшается, в Узловой он сталкивается с значительным широтным потоком от Павельца на Тулу, а в Ожерелье вливается в поток от Павельца, который проектируется до 100 т. т. для промышленного потребления в Москве и для железных дорог.

Вообще Москва и Московская область снабжаются нефтепродуктами за счет завозимых водным флотом вверх по Волге.

Лесные грузы Лесные грузы в потоке с юга имеют значение еще меньшее, чем нефтегрузы. Небольшое количество лесных грузов проектируется на участке Волово—Товарково 30 т. т. в результате приема с Западных ж. д. для каменноугольных шахт в районе ст. Товарково.

Прием с широтного направления Павелец—Тула в Узловой вновь поднимает поток на участке Узловая—Маклец до 26 т. т. для завоза на Бобриковский Химкомбинат.

„Прочие“ грузы На начальном участке магистрали—от Несветаево до Должанской—поток „прочих“ грузов определяется в незначительных количествах—200 т. т., в состав которых входят преимущественно продукты питания, продукция ростовской промышленности и частично строительные материалы минерального происхождения. Рассматриваемый поток в основной части поступает через Горную, однако по условиям эксплуатации не исключается возможность пропуска этого потока через Звереву, несмотря на перепробег.

Из указанного потока 165 т. т. выходит на Семейкино.

Из Семейкино поток „прочих“ направляется в сторону Кондрашевской в 200 т. т.

В Кондрашевской на магистраль вливается поток „прочих“ от Луганска в количестве 440 т. т., каковой в основной массе складывается из продукции Ворошиловского и Енакиевского металлургических заводов и луганской промышленности. Вместе с незначительным потоком от Миллерово (3000 тонн) и собственной погрузкой Кондрашевской (1 т. т.), поток „прочих“ грузов в выходе от Кондрашевской в сторону Валук определен в 620 т. т. На участке Кондрашевская—Валуйки происходит наращивание „прочих“ в размере 250 т. т., главным образом за счет строи-

тельных минерального происхождения (мел и его производные), а также с.-х. грузов. Таким образом в подходе к Валуйкам поток выразится в 870 т. т.

В Валуйках вливается значительный поток „прочих“ от Кулянска—в размере 600 т. т., в состав коих входит продукция (до 370 т. т.) с заводов имени Сталина, имени Томского, Мариупольского, Алмазьянского, Соль; продукция химической и силикатной промышленности Лисичанского района.

Помимо того, от Лисок вливается поток в 140 т. т., преимущественно строительных грузов, и погрузка собств. Валуйки в количестве 50 т. т. В результате выход от Валоек на Касторную определяется в 1520 т. т.

В этом потоке „прочих“ грузов значительный удельный вес (около 50% всего потока „прочих“ грузов) занимает поток металла. В Старом Осколе поток „прочих“ грузов увеличивается также за счет металла с проектируемого Старо-Оскольского завода. В основной своей массе металл направляется через Касторную в сторону к востоку от Касторной (1300 т. т.) и в сторону Ельца—600 т. т. В Касторной же вливается значительный поток „прочих“ грузов, идущих со стороны Курска (1381 т. т.), из которых 500 т. т. идут в сторону Ельца и общий поток „прочих“ грузов от Касторной к Ельцу составляет величину 1169 т. т. Кроме металла в потоке „прочих“ грузов наибольший удельный вес составляют строительные материалы минерального происхождения.

В Ельце „прочие“ грузы в размере 1630 т. т. сдаются Московско-Курской ж. д., из них 800 т. т. металла, 250 т. т. соли из Артемовска, 100 т. т. мела из Старобельского района тяготения линии Донбасс—Москва и 480 т. т. других грузов.

Из принятого потока 1500 т. т. направляется на Ефремово.

Выход из Ефремова запроектирован в 1522 т. т.

Подход к Волово увеличивается за счет погрузки ст. Сафоново и Караси до 1530 т. т.

В Воловском узле из этого потока отклоняется 20 т. т. на линию Волово—Лев Толстой и 110 т. т. на Запад ж. д. и в свою очередь с этих направлений вливается поток, идущий на север 388 т. т. В результате обмена на Товарково поток выходит усиленный главным образом за счет строительных материалов до 1770 т. т.

Ст. Товарково является пунктом со значительной выгрузкой до 180 т. т. (металлов, стройметаллов, оборудование

для рудников, свекла для сахарного завода и др.). В отправлении намечается 12 т. т. продукции сахарного завода и молочных совхозов, тяготеющих к Товарково.

Ст. Жданка в перспективе как угольная станция потребляет до 30 т. т. грузов с южного подхода аналогичного со ст. Товарково для пужд рудников. Отправляется картофель, скот, стройматериалы, молочные продукты и овощи всего 15 т. т.

Подход в Узловой „прочих“ грузов в результате значит. выгрузки ст. Товарково и Жданка—снижается до 1658 т. т.

Развязка потока на ст. Узловой дает накопление и выходит на север до 1950 т. т. главным образом для Бобриковского Химкомбината и ст. Маклец, где выгружается 300 т. т. Колчедан из Побединского рудоуправления, стройматериал минерального происхождения со стороны Тулы, металл и соль с юга и проч.

К северу ст. Маклеца происходит накопление до 2350 т. т. за счет погрузки Бобриковским Химкомбинатом 700 т. т. (химические продукты, шамот, цемент, шлакобетон, плиты и другие грузы). Поток к Веневу остается неизменным по сравнению с выходом из Маклеца 2350.

В Веневе происходит отклонение 900 т. т. на линию Венев—Рязань всех грузов, следующих по Московско-Казанской ж. д. в район Рязани, Ивановской об. и Нижегородский край и в свою очередь в север. направлении к Москве грузится до 900 т. т., из них 850 т. т. камня (общий вывоз, согласно заявлению Мос.-руда из Веневских Каменоломен не менее 1 мил. т.).

Поток грузов, подходящих от Венева к узлу Ожерелье—Кашира в размере 2340 т. т., сливается с потоком от Павельца в 1400 т. т.

Выгрузка узла Ожерелье—Кашира с этих двух направлений составляет 206 т. т. из них 120 т. т., металла, зап. частей, огнеупорного кирпича для сооружаемого завода электровозов, а в остальное количество 86 т. т. преимущественно для города Каширы (стройматериалы, продукты питания и оборудования).

Ст. Кашира—грузит 833 т. т. в северном направлении, из коих до 510 т. т. (преимущественно с заводов) цемента и теплобетонных камней.

В результате поток прочих грузов на выходах из Каширы составляет 4044 т. т. будет максимальным по этим грузам на всей магистрали.

Б. Потоки с севера на юг

Лесные грузы Лесные грузы являются основными в южном направлении и составляют на самом загруженном перегоне Венев—Маклец 60% общего потока.

В основу построения лесного потока положены заявления Донбасса на лесе 10 мил. тонн. Эта потребность покрывается за счет сплава на Сталинград 3 мил. тонн, на Днепронетровск 1,1 мил. тонн и остальное количество 5,9 м. т. завоз по железным дорогам. Подвоз по линии Москва—Елец исчисляется в 1,4 мил. т. в зависимости от пунктов снабжения, указанных Укрлесснабом (Кинешма, Архангельский район). Потребность ЦЧО в отношении подвоза леса с севера—от Москвы исчислена 300 т. т., потребность Украины за счет северного леса 1 м. т. и наконец район тяготения Московско-Курской жел. дор. потребует 500 т. т. леса с севера.

В результате вывоз с севера должен быть определен $1,4 + 0,3 + 1,0 + 0,5 = 3,2$ м. т.

Основная масса леса проектируется к перевозке по линии Венев—Рязань из Ивановской области.

От Москвы лесной поток выходит в размере 960 т. т. за счет приема Московско-Курской ж. д. в Московском узле от других дорог.

На ст. Ожерелье происходит отклонение на Павелецкое направление 400 т. т., а в Веневе наоборот прием 2300 т. т., из них 2700 т. т. на магистраль.

Поток на участке Венев—Маклец является максимальным и составляет 3184 т. т.; значительное оседание леса происходит в Маклеце для нужд Бобринского комбината—134 т. т. в Узловой 94 т. т. для подмосковного угля и сдача на линию Узловая—Павелец 118 т. т. в основном для выгрузки на ст. Бобринск Донской для рудников и ст. Елифань.

Из Узловой, после приема с линии Тула—Павелец, поток лесных грузов следует в размере 2895 т. т. и в дальнейшем уменьшается за счет выгрузки на ст. Жданка 28 т. т. и ст. Товарково 170 т. т.

Подход к Волово выражается 2771 т. т., а к Ефремову 2735 последний пункт до 30 т. т. северного леса, для промышленности; оседание леса происходит также на участке Ефремов—Елец, для каменоломен и сельского хозяйства.

Сдача Московско-Курской ж. д. вместе с потоком, идущим от Льва Толстого, в Ельце намечается в 2715 т. т.

От Ельца часть потока лесных грузов отклоняется в сторону Липецка, оседает также в самом Ельце и в количестве 2515 т. т. идет к Касторной и далее к Валуйкам подходит (после оседания на участке Касторная—Валуйки) 2271 т. т.

В Валуйках снимается: на Купянск 1796 т. т., направляемых в основной массе в Донбасс и для соб. Валук—10 т. т., а всего 1806 т. т.

Выход лесных в сторону Кондрашевской выразится 465 т. т., из коих на участке Валуйки—Кондрашевская оседает 60 т. т. для нужд Старобельщины, и следовательно, в подходе к Кондрашевской поток лесных определяется в 405 т. т.

Из этого количества снимается для Луганска 30 т. т. и в Кондрашевской оседает 3 т. т. Вливается же в магистраль с миллеровского направления 28 т. т. и таким образом поток лесных на Семейкино исчисляется в 400 т. т.

В Семейкино отходит на Ярмонкино—Колпаково 129 т. т. (а без учета линии Колпаково—Семейкино—29 т. т.), оседает собственно Семейкино 1 т. т. и оставшиеся 270 т. т. направляются на Должанскую.

В Должанской для нужд угольной промышленности оседает 50 т. т. и остаток в 220 т. т. следует в Несветаяевский район.

В отношении размеров лесопотоков на южном отрезке магистрали—от Валук до Несветая—следует отметить, что участие северного леса в снабжении восточной части Донбасса сравнительно незначительно (около 400 т. т.). Объясняется это тем обстоятельством, что в перспективе 1937 года значительно усиливается снабжение Донбасса—волжским лесом через Сталинград, а также и через Саратов (после окончания постройки линии Саратов—Миллерово). Эта установка отражена и в предварительных заметках украинского „Лесоснабсбыта“, по исчислениям которого снабжение Донбасса Сталинградским лесом определяется, примерно, в 3000 т. т., из коих 2500 т. т. следует через Звереве—Дебальцово, а 500 т. т. на Лихую—Родаково.

Естественно, что при таком положении потребность в северном лесе по крайней мере восточного Донбасса, не может быть значительна; что же касается других районов Донбасса, то снабжение их северным лесом должно происходить через Валуйки—Купянск, о чем мы уже говорили выше при рассмотрении вопроса о влиянии магистрали Донбасс—Москва на купянское направление.

Хлебные грузы Поток хлебных грузов в южном направлении незначителен и состоит преимущественно из муки, ячменя и других видов.

Из Бирюлево выход намечается в 25 т. т. повышаясь последовательно до Ельца за счет выгрузки в основных промышленных пунктах и погрузки заготавливаемого хлеба.

Вместе с 15 т. т. от Льва Толстого Московско-Курская ж. д. сдает по Ельцу 45 т. т.

В Ельце вливается поток хлебных грузов в количестве 400 т. т., идущий с востока со стороны Грязей и имеющий своим направлением преимущественно (300 т. т.) на запад от Ельца. В южном от Ельца направлении от Ст. Оскола поток хлебных грузов представляет незначительную величину 29 т. т., а лишь от Ст. Оскола поток хлебных грузов в сторону до Валук и далее к Купянску составляет величину 145 т. т.

Таким образом в выходе от Валук на Кондрашевскую поток хлебных отсутствует, но в пределах участка Валуйки—Кондрашевская погрузка хлеба исчисляется в 250 т. т. из коих 210 т. т. на юг к Кондрашевской.

В Кондрашевской поток отклоняется почти полностью—205 т. т. на Луганск и в основной массе следует на Мариуполь. Оставшиеся 5 т. т. следуют на Семейкино и наращиваясь от Миллерово на 5 т. т., хлебный поток в размере 10 т. т. исходит к Семейкино, где снимается с потока для Ярмонкино и соб. Семейкино—4 т. т., а 6 т. т. направляется на Должанскую. В Должанской снимается 3 т. т. и на последнем участке Должанская—Семейкино погрузка хлеба определяется всего 3 т. т.

Из изложенного усматривается, что на участках южнее Валук хлебные потоки являются незначительными и лишь в пределах Валуйки—Кондрашевская происходит наращивание хлебных грузов за счет Старобельщины, каковой поток полностью отклоняется в направлении Луганск—Родаково.

Нефтегрузы Нефтегрузы носят преимущественно сезонный характер и состоят из светлых продуктов для снабжения отдельных пунктов от Москвы—до Ельца.

Выход из Бирюлево намечается в 18 т. т. с последовательным падением по пути следования вплоть до Ефремова, где этот поток и прекращается.

„Прочие“ грузы Поток „прочих“ грузов выходит из Бирюлево в размере 2870 т. т. и состоит из продукции машиностроительной промышленности, строительных материалов и потребительских грузов.

На ст. Ожерелье происходит отклонение на Павелецкую линию 1130 т. т. и выход из Венева на юг дает 1869 т. т.

После погрузки камня и спирта в Веневе, приема с линии Венева — Рязань поток выражается в 205½ т. т., на ст. Маклец выгружается 600 т. т. (оборудование, сырье, фосфориты, строительные материалы, потребительские грузы) и нагружается 190 т. т. главным образом удобрения.

Ст. Узловая отклоняет 582 т. т. на линию Тула — Павелец и выгружает 130 т. т.

Следующими пунктами значительн. оседания потока „прочих“ являются Жданка 30 т. т., Товарково 170 т. т., Ефремов 220 т. т. для потребностей в каменноугольн. химической и с.-хоз. промышленности.

Поток к Ельцу снижается до 800 т. т. получает приращение на 180 т. т. с линии Лев Толстой — Елец главным образом за счет известняков со ст. Рождество для сахарных заводов Украины. Сдача по Ельцу намечается в 980 т. т., из которых около 50% идет по магистрали Донбасс — Москва за Елец к югу, а в Касторной в этот поток „прочих“ грузов, идущих в южном направлении в сторону Валук, вливается поток прочих грузов, идущих с запада от Касторной. Таким образом к Валуйкам с севера проходят „прочие“ грузы в количестве 570 т. т.

Следует отметить, что запроектированное количество потока прочих грузов в подходах к Валуйкам с севера в перспективе возможно и увеличится за счет потока в Донбасс руды, при условии разработок ее в районе Ст. Оскола, при чем, по материалам Юго-Восточных жел. дор. это количество для 1937 г. характеризуется цифрой 1500 т. т. Из прочих грузов, подходящих к Валуйкам в количестве 570 т. т., 20 т. т. оседает в соб. Валуйках и 200 т. т. отклоняется на Купянск. Выход в сторону Кондрашевской выражается в цифре 360 т. т., вместе с незначительным потоком в 10 т. т. вливающимся от Купянска.

На участке Валуйки — Кондрашевская происходит значительное наращивание „прочих“ грузов — в количестве 240 т. т. — главным образом за счет строительных (мел и его производные), а также различных сельско-хозяйственных грузов.

Таким образом Кондрашевский подход определяется в 600 т. т., из коих на Луганск отклоняется 150 т. т., на Миллерово 10 т. т. и оседает в соб. Кондрашевской 3 т. т. В свою очередь от Луганска вливается поток в 30 т. т. (продукция луганских заводов и песок с. Вергунки) и от Миллерово 20 т. т.

В результате выход „прочих“ на Семейкино выразится в 487 т. т., при чем, в Семейкино снимается 110 т. т. на Ярмонкино (с учетом линии Колпаково — Семейкино), 30 т. т. отходит на Лихую и 5 т. т. оседают собственно в Семейкино.

Вместе с потоком, вливающимся от Лутугино (20 т. т.), от Лихой (2 т. т.) и собственной погрузки (3 т. т.) — выход потока „прочих“ на Должанскую определяется в 377 т. т.

В Должанской отклоняется на Гуково 50 т. т., на Картушино 10 т. т. и оседает в Должанской 10 т. т.

Нарращивается со стороны Картушино в размере 19 т. т. и собственная погрузка Должанской 2 т. т.

Выход на Несветай составляет 328 т. т. В результате запроектированных потсков отдельных грузов, получился поток общих грузов, характеризуемый в помещаемых ниже приложениях № 4 и 5.

Что касается *пассажирских перевозок*, то в отношении их необходимо иметь в виду, что магистраль Донбаёс — Москва проектируется, как линия грузовая, линия мощных потоков массовых грузов (уголь, лес и др.), а поэтому считать, что транзитный характер коснется только грузов и не получит преломления в пассажирских перевозках. Предпосылкой к этому является снятие значительной доли грузов с курского и воронежского направления, что даст возможность приспособлять эти линии, особенно курскую, к полному удовлетворению транзита крымского и кавказского. Таким образом, новая магистраль, в области пассажирских перевозок, повидимому будет иметь местное значение.

Местные перевозки придется проектировать с учетом необходимости установления межрайонных связей и зон тяготения к крупным пунктам, как непосредственно прилегающим к магистрали (Москва), так и связанным с районом ею обслуживаемым (Харьков, Луганск, Ростов, Воронеж).

Для отдельных районов, как, например, Москва, актуальным является вопрос о пригородном сообщении. Есть основания учесть возможность появления пригородного сообщения в луганской зоне, так, как хотя Луганск и не примыкает к новой линии непосредственно, но развитие его и имеющиеся прочие пригородные связи с Кондрашевской, несомненно втянут в зону его влияния район к северу и югу от Кондрашевской. Вместе с тем, необходимо учесть связь Луганска с Ростовом, для которой новая магистраль даст неоспоримые преимущества.

Вообще же говоря, как уже упомянуто, пассажарские перевозки по магистрали Донбасс — Москва не будут иметь существенного значения для ее работы, — почему нам представляется возможным ограничиться приведенной общей характеристикой этих перевозок, не вдаваясь в достаточный их анализ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Намеченная трасса новой магистрали Донбасс — Москва через Дзержанскую — Старобельск — Валуйки, а далее по существующему направлению Елец — Узловая — Москва является наиболее целесообразной как с точки зрения экономики грузооборота, так и с точки зрения технического разрешения поставленного вопроса.

Имевшиеся варианты новых связей Донбасса с Москвою не удовлетворяли ни экономике грузооборота, ни оптимальному разрешению техники сооружения новой жел. дор. магистрали.

Будучи построены на основе частного капиталистического хозяйства, эти варианты не получили удовлетворительного разрешения, тем более, что надобность сооружения такой магистрали в довоенное время, при наличии двух основных линий (через Козлов и Курск) и возможных дополнительных круглых направлений, не вызывались крайней необходимостью.

С развитием социалистического хозяйства СССР и увеличением, вследствие этого, производительности Донбасса, потребовалось значительное усиление северных из Донбасса направлений, которые при все продолжающемся росте добычи не справлялись с предъявленным грузопотоком Донбасс — Москва. Указанное обстоятельство выдвинуло необходимость сооружения новой магистрали, которая связала бы наилучшим образом Донбасс с Москвою и таким образом создала бы возможность бесперебойного снабжения донецким топливом северных районов.

При наличии трех линий, связывающих Донбасс с Москвою (через Курск, Елец и Козлов) преодоление мощного грузо и пассажиро - потока, растущего быстрыми темпами в этом направлении, будет обеспечено полностью.

При этом потребуются надлежащее распределение работы по грузовому и пассажирскому движению на этих линиях в соответствии с их технико-экономическими особенностями.

Считаясь с конфигурацией существующих магистралей, связывающих Донбасс с Москвою и опирающихся на во-

сточную границу Донбасса с одной стороны и на западную его территорию с другой стороны (линия через Козлов и линия через Курск), необходимо было обеспечить правильное распределение работы железнодорожного транспорта, организующего мощный поток из Донбасса в северном направлении. Таким решением, которое связывало бы наименее обслуженную магистральным направлением часть Донбасса, и является трасса Несветай — Должанская — Семейкино — Старобельск — Валуйки и далее до Москвы по существующему направлению. Это направление даст возможность обеспечить угольный поток Донбасс — Москва в полной мере и кроме того разгрузить перегруженные уже в настоящее время, как пассажирским движением, так и прямыми грузопотоками с Кавказа и юга Украины — козловское и курское направления.

Вышеприведенный анализ вывоза углей из всех районов Донбасса в северном направлении подтверждает указанные соображения и тем самым дает основание считать намеченную трассу новой магистрали с экономической точки зрения совершенно правильной. Если прибавить к этому, что выбор опорного пункта новой магистрали в Донбассе, направление ее через Старобельск с примыканием у Валоек дает значительные технические преимущества сооружения магистрали, по сравнению с другими вариантами ее трассы, то полная целесообразность, отвечающая экономике грузооборота и технике сооружения магистральной линии, в намеченной трассе имеется налицо.

Необходимая минимальная себестоимость тонно-километра по этой линии при наличии вышеуказанных условий обеспечивается полностью и, таким образом, задача, которая ставится социалистическим хозяйством СССР железнодорожному транспорту на одном из ответственных участков межрайонных связей Союза, будет разрешена надлежащим образом.

Условия социалистического хозяйства, плановое его развитие и надлежащее районирование дают возможность четкого и целесообразного разрешения стоящих перед народным хозяйством нашей страны проблем. К такому решению надо отнести и постройку новой магистрали Донбасс — Москва.

Срочное сооружение указанной линии дает возможность правильно распределить работу по грузообороту между тремя направлениями, установить очередность в развитии и реконструкции существующих направлений, освободить народное хозяйство от излишних затрат на те круп-

ные сооружения, которые, по истечении короткого времени, потеряли бы свое эффективное народно-хозяйственное значение на старых линиях связей Донбасс — Москва.

Кроме этого необходимо указать, что новая магистраль в своей украинской части обслужит мощные сельско-хозяйственные районы, лишенные всяких путей сообщения, и тем самым дает возможность правильного и своевременного распределения продукции этих районов по надлежащим направлениям.

По выбранной трассе к настоящему времени уже осуществляется и строительство.

Вся трасса разбита на 12 строительных участков, из них на территории УССР имеется 4 строительных участка и один особый прорабский пункт по сооружению ветви Колпаково — Семейкино.

Хотя изыскательские работы по линии еще и не закончены полностью, но это обстоятельство не мешает развертыванию строительных работ беспорных участков.

Одновременно ведутся гидрометрические работы на переходах рек. На территории УССР будут строиться три сравнительно крупных моста — через р. Донец, Каменку и Айдар.

Ведутся изыскательские работы по водоснабжению. На протяжении магистрали намечается 30 пунктов водоснабжения.

Для всей магистрали от Несветая до Москвы установлены единые технико-экономические задания: руководящий уклон $5,6\text{‰}$ в грузовом направлении; тип паровоза „ФД“; тип рельс П а; щебеночный балласт и т. д. Утвержден профиль.

В результате уточнений работ по утвержденному профилю необходимо выполнить следующие основные строительные работы: около 29 мил. куб. метров земляных работ, около 240 тыс. куб. метров кладки мостов и искусственных сооружений, уложить 1150 клм. главного пути не считая узлов.

Необходимо увязать строительство новой магистрали с намеченной июньским Пленумом ЦК Партии электрификацией направления Москва — Волово. Если сейчас еще точно и не установлены окончательные сроки электрификации этого участка, то уже теперь требуется учет последующего перехода на электротягу на этом направлении.

Общая стоимость магистрали включая, реконструкцию существующего пути от Валуек до Москвы, составляет ориентировочно 285 милл. рублей.

На строительстве будет занято до 50 тысяч рабочих и около 1500 работников инженерно - технического персонала.

Строительство магистрали Донбасс — Москва предстоит осуществить в полтора года.

Задача, поставленная строительству, грандиозна.

Вся страна сооружению магистрали Донбасс -- Москва уделяет огромное внимание: ряд общественных и партийных организаций оказывают всемерное содействие строительству; все общественные организации ЦЧО, ЦК Союза строителей путей сообщения, Газета „Гудок“ Центральный Институт Транспортного Строительства, Институт Нового Железнодорожного Строительства имени тов. *Андреева* — приняли на себя шефство над этим строительством.

Все это в совокупности обеспечит строительству не только высокое качество строительных работ, не только полное выполнение программы, но и перевыполнение заданных правительством сроков.

ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ

по магистрали Донбасс—Москва на 1937 год

Гр. 2. Каменн. уголь: Числитель — довтопливо
Знамен. — подмоск. уголь

В тыс. тонн

Наименование жел. дор. участков	Каменн. уголь	Лес	Хлеб	Прочие	Всего
1	2	3	4	5	6
1. Несветай—Должанская	3500	—	—	340	3840
Должанская—Несветай	5	220	3	328	556
Выход из Должанской на восток	—	—	12	579	591
„ на запад	500	3950	31	285	4766
Подход к Должанской с востока	500	4000	10	250	4760
„ с запада	—	—	5	600	605
2. Должанская—Семейкино	5900	—	—	289	6189
Семейкино—Должанская	8	270	6	377	661
Выход Семейк. на восток	280	—	3	431	714
„ на запад	882	486	15	354	1737
Подход к Семейк. с востока	1300	500	12	450	2262
„ с запада	80	—	4	450	534
3. Колпаково—Семейкино	3200	—	—	34	3234
Семейкино—Колпаково	5	142	4	147	298
4. Семейкино—Кондрашево	9300	—	—	391	9691
Кондрашевка—Семейкино	—	400	10	487	897
Выход из Кондраш. на восток	1310	—	—	327	1637
„ на запад	200	1500	601	736	3037

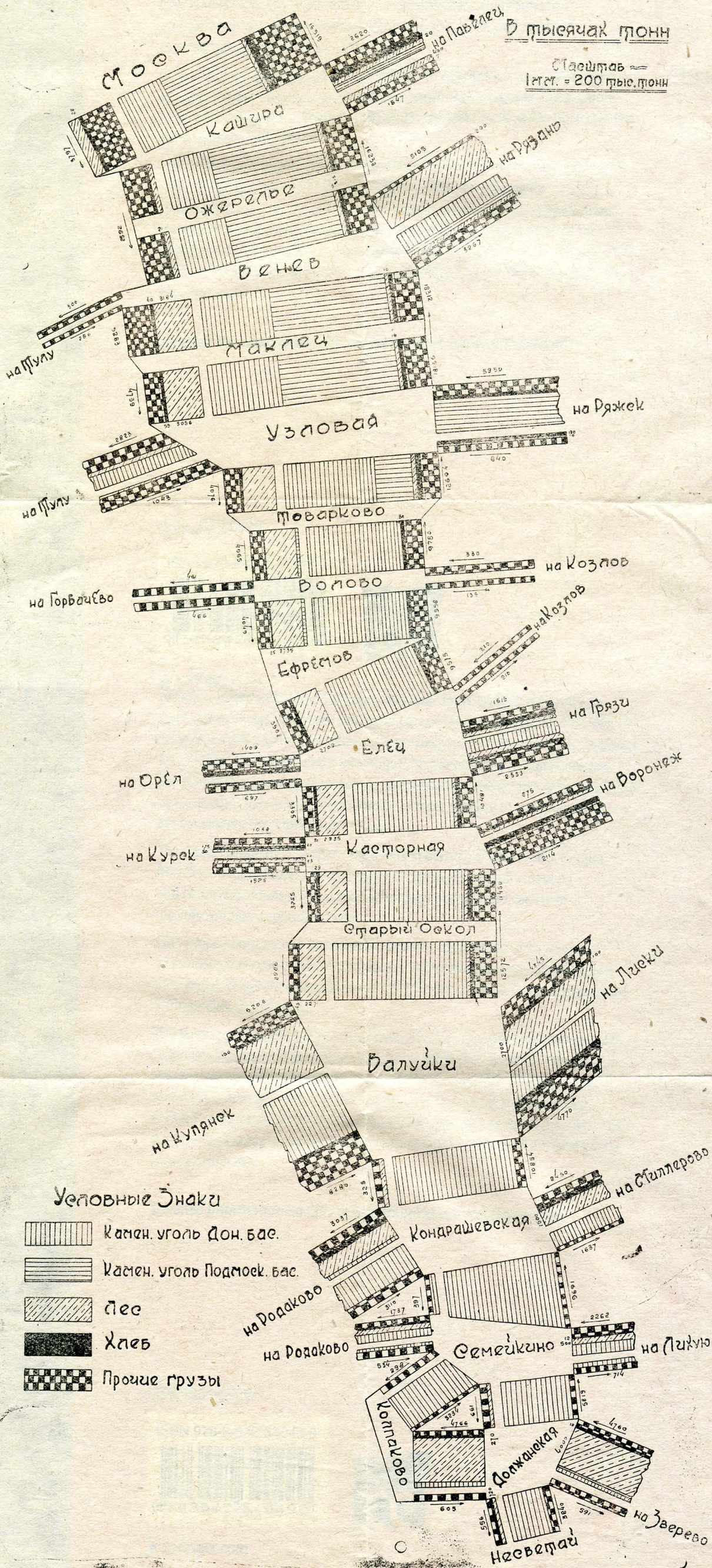
Наименование жел. дор. участков	Каменн. уголь	Лес	Хлеб	Прочие	Всего
1	2	3	4	5	6
Подход к Кондраш. с востока . . .	—	1500	400	550	2450
„ с запада	2330	—	—	780	3110
5. Кондрашевка—Валуйки	10100	—	—	754	10854
Валуйки—Кондрашевка	—	465	—	360	825
Выход из Валуек на восток	2720	—	80	1970	4770
„ на запад	—	4486	360	1360	6206
Подход к Валуикам с востока . . .	—	2700	300	1345	4345
„ с запада	5670	—	110	2500	8280
6. Валуйки—Ст.-Оскол.	10750	15	180	1627	12572
Ст.-Оскол—Валуйки	—	2271	145	570	2986
7. Ст.-Оскол—Касторная	9000	15	320	2100	11480
Касторная—Ст.-Оскол	—	2521	29	715	3265
Выход из Касторной на восток . . .	—	27	150	1937	2114
„ на запад	50	60	175	777	1062
Подход к Касторной с востока . . .	—	50	245	580	875
„ с запада	—	60	85	1381	1526
8. Касторная—Елец	8900	15	346	1220	10481
Елец—Касторная	—	2535	30	740	3305
Выход из Ельца на восток	1000	193	10	1350	2553
„ на с.-восток	50	5	25	130	210
„ на запад	—	2	410	997	1409
Подход к Ельцу с востока	—	10	400	1105	1515
„ с с.-востока	—	15	15	180	220
„ с запада	—	80	—	617	697
9. Елец—Ефремово	7750	10	295	1520	9575
Ефремово—Елец	—	2708	27	773	3508
10. Ефремово—Волово	7690	7	323	1538	9558
Волово—Ефремово	—	2735	25	985	4045
Выход из Волово на восток	300	25	15	80	435
	13				

Наименование жел. дор. участков	Каменн. уголь	Лес	Хлеб	Прочие	Всего
1	2	3	4	5	6
Выход на запад	40	25	40	356	461
Подход к Волово с востока	—	5	20	305	330
" с запада	—	40	25	400	465
11. Волово—Товарково	7620	30	348	1782	9780
Товарково—Волово	—	2771	45	949	4065
12. Жданка—Узловая	300 7620	18	357	1599	12694
Узловая—Товарково	3100	2895	44	1137	4076
Выход с Узловой на восток	—	130	10	700	840
" на запад	1500	70	156	1097	2823
Подход к Узловой с востока	—	100	156	900	3950
" с запада	2800	40	3	1000	1043
13. Узловая—Маклец	5920	26	329	1961	18136
Маклец—Узловая	9900	3055	35	1649	4739
Выход из Маклеца на восток	200	—	—	—	200
14. Маклец—Венев	5720	10	322	2360	18312
Венев—Маклец	9900	3184	40	2059	5283
Выход из Венева на восток	1600	2	15	1250	3267
" на запад	400	200	—	100	300
Подход к Веневу с востока	—	2900	3	200	3103
" с запада	—	—	—	250	250
15. Венев - Ожерелье—К шири	4070	5	315	2348	16238
Ожерелье—Кашира—Венев	9500	496	21	1875	2392
Выход из Ожерелье—Кашира на восток	—	400	7	1140	1547
Подход к Ожерелье—Кашира с востока	—	20	400	1500	2620
16. Ожерелье—Кашира—Москва	700 4020	25	685	4139	16619
Москва—Ожерелье—Кашира	7750	927	28	2842	3797






СХЕМА ГРУЗОВЫХ ПОТОКОВ по магистрали Донбасс — Москва на 1937 г.

В тысячах тонн

Ставитав —
1 год. = 200 тыс. тонн



Условные Знаки

-  Камен. уголь Дон. бас.
-  Камен. уголь Подмоск. бас.
-  Лес
-  Хлеб
-  Прочие грузы

1-25

Цена 1 р. 25 к.

Сканировал Тищенко В. А.