

150

151

385(01)

P 76

LB

Не выдается на дог

803

385.4:656.



# ЖУРНАЛЪ

Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соору-  
женіи подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Привислин-  
скомъ краѣ.

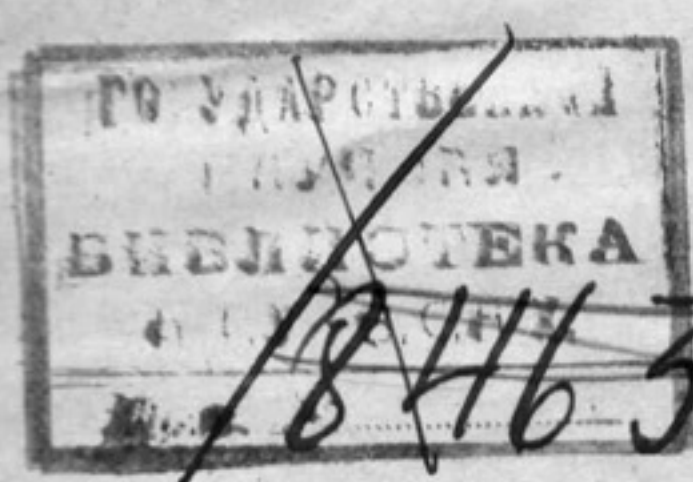
Засѣданіе 27 января 1900 года.



## Предсѣдательствовалъ:



Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ  
кол. сов. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ.



## Присутствовали:

### а) Члены Коммисіи:



- |   |   |  |
|---|---|--|
| Отъ Министерства Путей Сообщенія . . . . .        | { | ст. сов. Струве.<br>кол. асс. Червинскій.                |
| „ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ . . . . .         | { | тайн. сов. Звегинцовъ.<br>д. ст. сов. Дунинъ-Борковский. |
| „ Министерства Земл. и Госуд. Имуществъ . . . . . | { | д. ст. сов. Семеновъ.<br>д. ст. сов. Урбановичъ.         |
| „ Военнаго Министерства . . . . .                 | { | ген.-маіоръ Левашовъ.<br>полк. Дедюлинъ.                 |
| „ Министества Юстиціи . . . . .                   | { | ген.-лейт. Сапожниковъ.<br>полк. Мацкевичъ.              |
| „ Государственнаго Контроля . . . . .             |   | губ. сек. Аксаковъ.                                      |
| „ Министерства Финансовъ . . . . .                | { | д. ст. сов. Ратьковъ-Рожновъ.<br>ст. сов. Загорскій.     |

### б) Командированные представители:

- „ Варшавскаго Генераль-Губернатора . . . . . подполк. Хотяинцовъ.

Дѣлопроизводитель Коммисіи надв. сов. Липскій.

385(01)  
P 76



По открытіи засѣданія Предсѣдатель сообщилъ присутствующимъ, что разсмотрѣнію Коммиссіи подлежатъ въ настоящее время около 40 ходатайствъ о сооруженіи различнаго рода желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскимъ краѣ, поступившихъ за послѣднее время въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ, а именно: г.г. Зелинскаго, Ольшовскаго и гр. Лубенскаго о проведеніи линіи Новогеоргіевскъ - Нацпольскъ — Плоцкъ-Скемпе-Киколь-Збуйно-Добржынь; гг. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы о сооруженіи линій: 1) Новогеоргіевскъ-Плоцкъ, 2) Плоцкъ-Кутно, 3) Кутно-Слупецъ, 4) Кутно-Ленчице-Згержъ, 5) ст. Томашовъ—гор. Томашовъ и отъ гор. Томашова чрезъ ст. Рокитницы до д. Куровице, 6) Гройцы-Могельницы, 7) Скерневицы-Рава съ вѣтвью къ городамъ Ново-Място и Могельницы, 8) Варшава-Сенкоцинъ-Тарчинъ-Гройцы-Бялобргеги-Едлинце-Радомъ, 9) Варшава-Ловичъ, 10) Мѣховъ-Протовице съ вѣтвью къ сахарному заводу Шренява, 11) Островецъ-Сандоміръ съ вѣтвью на гор. Сташевъ, 12) Андреевъ-Сташевъ съ вѣтвью на сахарный заводъ Рытвяны и до Буска, 13) Холмъ-Грубешовъ-Крыловъ-Новоселки съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Мирчи и Потуринъ, 14) Ченстоховъ-Вѣрушовъ съ вѣтвями на дер. Прашки, Болеславецъ и Мирковъ и 15) о продленіи Марковской желѣзной дороги отъ Радимины до Вышкова и Пултуска; князя С. Е. Любомирскаго и графа Ө. Ө. Замойскаго о сооруженіи линій: 1) Новогеоргіевскъ или Насельскъ до Плоцка и отъ Плоцка до Скемпе, Киколь и Добржынь, 2) Яблонна-Пултускъ, 3) Гора Кальварія-Отвоцкъ-Віонзовна-Милосна-Ваверъ съ вѣтвью на Дембе-Вельке и отъ Горы Кальваріи до Гарволина, 4) Радзиве-Кутно, 5) Кутно—Ленчице—Згержъ—Константиновъ—Рзговъ—Тушинъ—Бабы съ вѣтвями въ Александровъ и Лодзь, 6) Бабы—гор. Томашовъ—Ново-Място—Могельницы—Гройцы, 7) Варшава—Блоне-Ловичъ до ст. Гродзискъ и 8) о продленіи Гроецкаго подъѣзднаго пути до Радома; г. Керсновскаго: 1) о продленіи Яблонна-Ваверскаго пути отъ Яблонны до Пултуска, 2) о продленіи Яблонна-Ваверскаго подъѣзднаго пути отъ Вавра до с. Дембе-Вельке съ вѣтвью отъ ст. Милосна до ст. Віонзовна и отъ сей послѣдней до ст. Отвоцкъ и 3) о сооруженіи линій Віонзовна—Гарволинъ и отъ Отвоцка чрезъ Карчевъ на Гору Кальварію; гг. Калинскаго и Борковскаго о замѣнѣ конной тяги паровою на линіи Радзиве-Кутно



и о сооруженіи линіи Кутно—Ленчице—Згержъ—Константиновъ—Рзговъ—Тушинъ—Бабы; гг. Калинскаго и Апфельбаума о замѣнѣ конной тяги паровою на линіи Гродзискъ-Блоне съ развѣтвленіями: Блоне-Сохачевъ, Капытовъ-Коло и Лешно-Кампиновскіе лѣса; г. Козловскаго о сооруженіи линіи Сохачевъ—Гузовъ—Вискитки до Руды-Гузовской съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Гузовъ, Орышевъ и Германовъ; графа Августа Потоцкаго о сооруженіи линіи Варшава—Радомъ—Сандомірь или Варшава—Радомъ; г-на Якунина о постройкѣ линіи Варшава—Блоне—Сохачевъ—Санники — Гамбинъ — Радзиве; гг. Ганнемана и Гениша о сооруженіи линіи отъ обводной вокругъ Варшавы жел. дороги до Блоне съ вѣтвями до Гродзиска и Лешно; г. Свѣжавскаго о постройкѣ линіи Холмъ-Грубешовъ съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Неледевъ и Стржижевъ; г. Лейзера Брыша о проведеніи линій: 1) отъ Плоцка до Лодзи и 2) Млава—Плоцкъ—Ломжа—Бѣлостокъ; г. Кохановскаго о сооруженіи линіи отъ ст. Кѣльцы до завода Рытвяны чрезъ Моравицу, Хмѣльникъ, Бускъ, Стопницу и Сташевъ; гг. Толлочко и Розенталя о сооруженіи линіи отъ ст. Мѣховъ на Калину-Вельку и Дялошнице до сахарнаго завода Лубно и далѣе отъ послѣдняго къ сахарному заводу Шренява до дер. Протовице, съ вѣтвями къ означеннымъ заводамъ и къ гор. Мѣхову, и гг. Клименко и Рыбицкаго о постройкѣ линіи Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.

Предварительно детальнаго разсмотрѣнія каждаго изъ этихъ хадатайствъ, Министерство Финансовъ рѣшило подвергнуть весь вопросъ о подъѣздныхъ рельсовыхъ путяхъ въ Привислинскомъ краѣ общему обсужденію, безъ участія предпринимателей, прежде всего съ цѣлью выясненія, какія изъ проектируемыхъ нынѣ въ Привислинскомъ краѣ желѣзнодорожныхъ линій вообще могли бы быть разрѣшены къ постройкѣ по стратегическимъ соображеніямъ, и какія нѣтъ. Въ этомъ отношеніи особенно важно мнѣніе представителя Варшавскаго Генераль-Губернатора, вѣдающаго какъ стратегическіе, такъ и экономическіе интересы края. Хотя противъ многихъ изъ испрашиваемыхъ къ сооруженію путей имѣются возраженія Военнаго вѣдомства, однако возможно, что при обсужденіи вопроса о всѣхъ подъѣздныхъ путяхъ, проектируемыхъ въ Привислянскомъ краѣ, въ совокупности соображенія чисто экономическаго и финансоваго характера побудятъ представителей Военнаго вѣдомства изъяснить согласіе на сооруженіе нѣкоторыхъ линій, хотя бы и при извѣстныхъ ограничительныхъ условіяхъ.

Переходя затѣмъ къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ проектовъ подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, Предсѣдатель предложилъ представителямъ Военнаго Министерства и Варшавскаго Генераль-Гу-



бернатора заявить, какія изъ проектируемыхъ линій безусловно не могутъ быть допущены къ сооруженію по стратегическимъ соображеніямъ.

Члены Коммисіи отъ Военнаго Министерства Н. Н. Левашовъ и В. А. Дедюлинъ и представитель Варшавскаго Генераль-Губернатора подполк. Хотяинцовъ заявили, что по мобилизаціоннымъ, оборонительнымъ и вообще военнымъ соображеніямъ они категорически высказываются противъ осуществленія на какихъ-бы то ни было условіяхъ нижеслѣдующихъ подъѣздныхъ путей, изъ числа тѣхъ, которые нынѣ проектируются различными предпринимателями въ Привислинскомъ краѣ: 1) Кутно—Слупецъ, 2) Кутно—Ленчице—Згержъ—Константиновъ—Рзговъ—Тушинъ—Бабы, 3) тоже съ вѣтвями на Александровъ и Лодзь, 4) Бабы—гор. Томашовъ—Ново-Място—Могельницы—Гройцы, 5) Гройцы—Могельницы, 6) Скерневицы—Рава, съ вѣтвями къ городамъ Ново-Място и Могельницы, 7) Варшава—Ловичъ, 8) Мѣховъ—Протовице, съ вѣтвью къ сахарному заводу Шренява, 9) Остравецъ—Сандоміръ, съ вѣтвью на гор. Сташевъ, 10) Ченстоховъ—Вѣрушовъ, съ вѣтвями на д. Прашки, Болеславецъ и Мирковъ, 11) Кѣльцы—заводъ Рытвяны чрезъ Моравицу, Хмѣльникъ, Бускъ, Стопницу и Сташевъ и 12) отъ Мѣхова на Калину-Вельку, Дялошнице до сах. заводовъ Лубно, Шренява и далѣе до дер. Протовице, съ вѣтвями къ означеннымъ заводамъ и къ гор. Мѣхову.

Кромѣ того, изъ числа испрашиваемыхъ къ постройкѣ подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ въ нижепоименованныхъ линіяхъ могутъ быть, съ точки зрѣнія военныхъ интересовъ, разрѣшены лишь слѣдующія части линій: 1) въ линіи Новогеоргиевскъ или Насельскъ—Плоцкъ—Скемпе—Киколь—Добржынь—участокъ отъ Новогеоргиевска (но никакъ не отъ Насельска) до Плоцка, при томъ желательнаго осуществленіе этой линіи съ колеей нормальной, т. е. въ 5 футовъ, безъ продолженія линіи отъ Плоцка далѣе къ прусской границѣ; 2) въ линіи Яблонна—Пултускъ—участокъ Зегржъ—Пултускъ, такъ какъ отъ ст. Яблонна Привислинской жел. дороги до крѣпости Зегржъ уже имѣется военная ширококолейная желѣзнодорожная вѣтвь, объ открытіи на которой общаго коммерческаго движенія уже ведется переписка; при этомъ участокъ Зегржъ—Пултускъ можетъ быть построенъ только по лѣвому берегу рѣки Нарева и съ широкою колеею; 3) въ линіи Томашовъ—Куровице—лишь участокъ отъ ст. Томашовъ до гор. Томашова, при условіи сооруженія его съ нормальной 5-ти—футовой колеей; 4) въ линіи Варшава—Радомъ—Сандоміръ—участокъ Варшава—Радомъ съ нормальной 5-ти—футовой колеей; 5) въ линіи Андреевъ—Сташевъ—лишь вѣтвь между заводами Сташевъ и Рытвяны и 6)



въ линіи Холмъ—Грубешовъ—Крыловъ—Новоселки, съ вѣтвями къ сахарнымъ заводамъ Мирчи и Потуринъ,—лишь участокъ Холмъ—Грубешовъ—Крыловъ, безъ дальнѣйшаго продолженія его на югъ къ австрійской границѣ и при условіи сооруженія съ 5-тифутовой колеей.

При этомъ, однако, представители Военнаго Министерства и Варшавскаго Генераль-Губернатора оговорились, что требуя на нѣкоторыхъ участкахъ примѣненія нормальной широкой коледи, они допускаютъ вмѣстѣ съ тѣмъ самыя облегченныя условія, какія только примѣняются при постройкѣ подъѣздныхъ путей. Лишь по линіи Холмъ-Грубешовъ потребуется, хотя и при облегченныхъ условіяхъ сооруженія, устройство приспособленій для обороны линіи и немедленнаго ея разрушенія. Затѣмъ тѣ же представители возражали противъ сооруженія такихъ подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, которые совпадаютъ вполнѣ или отчасти съ направлениемъ, избраннымъ для разрѣшаемой нынѣ Варшавско-Калишской жел. дороги. Къ числу такихъ путей относятся: 1) Варшава—Блоне—Сохачевъ—Санники—Гамбинъ—Радзиве; изъ этого подъѣзднаго пути могъ бы быть разрѣшенъ участокъ отъ Варшавско-Калишской жел. дороги до Радзиве, а именно Сохачевъ—Радзиве; 2) Гродзискъ-Блоне съ развѣтвленіями: Блоне-Сохачевъ, Копытовъ-Коло и Лешно-Кампиновскіе лѣса и 3) Варшава—Блоне—Ловичъ—Гродзискъ; изъ послѣднихъ двухъ линій возможно было бы разрѣшить только участки Блоне—Лешно—Кампиновскіе лѣса и Гродзискъ-Блоне при чемъ желательна сооруженіе ихъ съ широкою колеею. Въ заключеніе члены Коммиссіи отъ Военнаго Министерства и представитель Варшавскаго Генераль-Губернатора заявили, что въ тѣхъ случаяхъ, когда признается возможнымъ разрѣшить для того или другаго подъѣзднаго пути въ Привислинскомъ краѣ примѣненіе узкой коледи, необходимо, чтобы колея была обязательно въ 75 сантиметровъ; исключеніе можетъ быть допущено лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда новый подъѣздный путь служить продолженіемъ существующей узкоколейной дороги съ колеею другой ширины, напр., въ 80 сантиметровъ или 1 метръ.

Въ виду такого заключенія представителей Военнаго Министерства и Варшавскаго Генераль-Губернатора Коммиссія постановила:

1) ходатайства предпринимателей о тѣхъ подъѣздныхъ путяхъ въ Привислинскомъ краѣ, на сооруженіе коихъ безусловно не соглашаются въ настоящее время Военное Министерство и Варшавскій Генераль-Губернаторъ,—отклонить;

2) точно также отклонить ходатайства: а) о проведеніи дороги отъ Яблонны до Пултуска, такъ какъ участокъ этой дороги Зегржъ-Пултускъ, проведенный



по лѣвому берегу р. Нарева, какъ того требуетъ Военное вѣдомство, не можетъ быть выгоднымъ для предпринимателя въ финансовомъ отношеніи, такъ какъ онъ является совершенно разобщеннымъ съ участкомъ Варшава-Яблонна, въ особенности при широкой колеѣ и при необходимости сооруженія моста чрезъ р. Наревъ; б) о сооруженіи подъѣзднаго пути отъ ст. Томашовъ до гор. Томашова и дер. Куровице, такъ какъ участокъ, на разрѣшеніе коего согласно Военное вѣдомство, а именно отъ гор. Томашова до ст. Томашовъ, по своему краткому протяженію (около 3—4 верстѣ), едва-ли можетъ быть сооруженъ отдѣльнымъ самостоятельнымъ предпринимателемъ, и в) о проведеніи дороги Андреевъ-Сташевъ, съ вѣтвями на сахарный заводъ Рытвяны и на Бускъ, такъ какъ разрѣшаемый Военнымъ вѣдомствомъ участокъ Сташевъ-Рытвяны, протяженіемъ всего около 4 верстѣ, какъ пролегающій между двумя заводами, не соединенными съ какою либо желѣзною дорогою, едва-ли можетъ быть осуществленъ въ качествѣ отдѣльнаго предпріятія, и

3) ходатайство Лейзера Брыша о предоставленіи ему права сооруженія и эксплуатаціи значительныхъ линій: Млава—Плоцкъ—Ломжа—Бѣлостокъ и Плоцкъ—Лодзь оставить безъ разсмотрѣнія, какъ лица совершенно неизвѣстнаго, не представившаго никакихъ соображеній и основаній для своего ходатайства.

Затѣмъ Коммиссія разсмотрѣла ходатайства о проведеніи слѣдующихъ подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, противъ сооруженія которыхъ не встрѣчается возраженій со стороны Военнаго вѣдомства.

#### 1) Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.

По поводу проведенія линіи Новогеоргіевскъ—Плоцкъ (ходатайства: а) г.г. Зелинскаго, Ольшевскаго и гр. Лубенскаго, б) кн. Любомирскаго и гр. Замойскаго, в) г.г. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы г) ген.-лейт. Клименко и г. Рыбицкаго) члены Коммиссіи отъ Министерствъ: Военнаго, Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля высказали, что для данной дороги, по ихъ мнѣнію, необходима широкая колея какъ въ интересахъ Военнаго вѣдомства, такъ и въ виду важности соединенія города Плоцка съ ширококолейной Привислинской жел. дорогою ширококолейной же линіей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ сооруженіе этой линіи съ широкою колеею, но на самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ, противъ примѣненія коихъ не возражаетъ въ данномъ случаѣ и Военное вѣдомство,—обойдется немногимъ дороже, чѣмъ проведеніе узкоколейнаго подъѣзднаго пути, въ особенности благо-



даря весьма выгоднымъ условіямъ мѣстности, по которой проектируется путь.

Согласно представленнымъ нѣкоторыми изъ предпринимателей результатамъ изслѣдованій, произведенныхъ ими на мѣстѣ, можно ожидать, что на проектируемой желѣзной дорогѣ, протяженіемъ около 70 верстъ, общее количество перевозокъ грузовъ можетъ составить около 6.000.000 пудовъ, которые дадутъ, при условіи примѣненія повышенныхъ тарифовъ, до 240.000 руб. валовой выручки; считая пассажирское движеніе по 1000 руб. съ версты, доходъ отъ него достигнетъ  $(70 \times 1000) = 70.000$  р., а всего валовая выручка составитъ—310.000 руб., т. е. около 4.400 р. на версту.

Считая расходы эксплуатаціи въ 50% валового дохода, т. е. въ 155.000 руб., получится, что чистый доходъ съ версты новой линіи, а именно 2.200 руб., можетъ оправдать затрату на ея сооруженіе (считая по  $5\frac{1}{2}\%$  на уплату процентовъ и погашенія) примѣрно около 40.000 руб., т. е. такую сумму, на которую представляется вполне возможнымъ соорудить ширококолейную желѣзную дорогу облегченного типа. Однако, при установленіи обыкновенныхъ тарифовъ доходность линіи Новогоріевскъ—Плоцкъ будетъ почти вдвое менѣе исчисленной, при тѣхъ же расходахъ эксплуатаціи. Тѣмъ не менѣе Коммиссія, принимая во вниманіе, что на линіи Новогоріевскъ—Плоцкъ, какъ на пути второстепеннаго значенія, вполне возможно установленіе нѣсколько повышенныхъ, противъ обыкновенныхъ нормъ, тарифовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ, что строительная стоимость дороги при сооруженіи ея съ широкою колеєю, но при самыхъ облегченныхъ условіяхъ можетъ лишь незначительно повыситься сравнительно со стоимостью узкоколейной жел. дороги, такъ что проектируемая жел. дорога въ коммерческомъ отношеніи не будетъ убыточною,—находила необходимымъ, чтобы постройка линіи Новогоріевскъ—Плоцкъ была разрѣшена только при условіи примѣненія широкой колеи, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.

## 2) Радиминъ—Вышковъ—Пултускъ.

О продолженіи существующаго Марковскаго подъѣзднаго пути Варшава-Радиминъ далѣе отъ Радимина на Вышковъ и Пултускъ возбудили ходатайство владѣльцы Марковскаго подъѣзднаго пути г. г. Державскій, Ружицкій и Рыба.

Члены Коммиссіи отъ Военнаго Министерства заявили, что въ виду того, что существующій Марковскій подъѣздный путь построенъ съ колеєю въ 80 сантиметровъ, — продолженіе его отъ Радимина до Вышкова можетъ быть допущено съ ко-



леею такой же ширины; что же касается затѣмъ участка отъ Вышкова до Пултуска, то по военнымъ соображеніямъ послѣдній долженъ имѣть обязательно нормальную 5-ти-футовую колею.

Коммиссія, съ своей стороны, также признавала необходимымъ, чтобы вѣтвь отъ Вышкова (станціи ширококолейной желѣзной дороги) до уѣзднаго города Пултуска была выстроена съ широкой колеей, хотя и на облегченныхъ условіяхъ.

**3) Ваверъ-Дембе-Вельке, съ вѣтвью отъ Милосны до Віонзовны и отъ послѣдней на Отвоцкъ, 4) Віонзовна-Гарволинъ, 5) Отвоцкъ чрезъ Карчевъ на Гору-Кальварію 6)] Гора-Кальварія—Отвоцкъ — Віонзовна — Милосна — Ваверъ, съ вѣтвью на Дембе-Вельке и отъ Горы-Кальваріи до Гарволина.**

По перечисленнымъ линіямъ имѣются слѣдующія ходатайства: 1) Х. Керсновскаго: а) о продленіи Яблонна-Ваверскаго пути отъ Вавра до с. Дембе-Вельке, съ вѣтвью отъ ст. Милосны до ст. Віонзовны и отъ сей послѣдней до ст. Отвоцкъ, б) о проведеніи линіи Віонзовна-Гарволинъ и в) о проведеніи линіи отъ Отвоцка чрезъ Карчевъ на Гору-Кальварію, 2) кн. С. Е. Любомирскаго и гр. Θ. Θ. Замойскаго—о проведеніи линіи Гора-Кальварія—Отвоцкъ—Віонзовна—Милосна—Ваверъ, съ вѣтвью на Дембе-Вельке и отъ Горы-Кальваріи до Гарволина.

Члены Коммиссіи отъ Военнаго Министерства и представитель Варшавскаго Генералъ-Губернатора по поводу перечисленныхъ линій высказали, что Военное вѣдомство не встрѣчаетъ препятствій къ продленію Яблонна-Ваверскаго подъѣзднаго пути до Дембе-Вельке съ вѣтвями до Віонзовны и Отвоцка съ тою же колеею въ 80 сантиметровъ, какъ и Ваверскій подъѣздный путь, такъ какъ дорога эта имѣетъ спеціальныя характеръ дороги для дачнаго движенія. Но присоединеніе къ ней линіи Віонзовна-Гарволинъ превращаетъ ее уже въ дорогу сравнительно большаго протяженія, лишая ее дачнаго характера; поэтому дорога эта, въ интересахъ Военнаго вѣдомства, должна быть сооружена съ нормальной колеею въ 5 футовъ, и во всякомъ случаѣ вѣтвь Отвоцкъ—Гора-Кальварія—Гарволинъ должна быть ширококолейною.

Коммиссія, принимая во вниманіе, что участокъ отъ Віонзовны до Гарволина проектируется, повидимому, параллельно линіи существующихъ Привислинскихъ жел. дорогъ и при сооруженіи его съ широкою колеею можетъ конкурировать съ этой линіей, отвлекая къ себѣ часть грузовъ и въ особенности дачныхъ пассажировъ отъ Привислинскихъ дорогъ,—полагала болѣе правильнымъ, до разрѣшенія вопроса, просить членовъ Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообще-



нія доставить свои соображенія и данныя о томъ, какое вліяніе можетъ оказать проведеніе линіи Віонзовна—Гарволинъ на доходность казенныхъ Привислинскихъ дорогъ; что же касается колеи участковъ Отвоцкъ—Гора-Кальварія—Гарволинъ, то такая, по мнѣнію Коммиссіи, должна быть широкою, нормальной, такъ какъ участокъ Отвоцкъ—Гарволинъ является вѣтвью, примыкающей у ст. Отвоцкъ къ ширококолейной казенной Привислинской жел. дороге.

### 7) Радзиве (Плоцкъ)—Кутно.

О проведеніи дороги между Плоцкомъ (Радзиве) и Кутно поступили ходатайства: 1) отъ гг. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы. 2) отъ кн. С. Е. Любомирскаго и гр. Ѳ. Ѳ. Замойскаго и 3) отъ гг. Калинскаго и Борковскаго, при чемъ послѣдніе уже получили, какъ они сообщаютъ, разрѣшеніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 28 октября 1899 года на проведеніе между этими пунктами конножелѣзной дороги.

По даннымъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, линія эта, протяженіемъ около 46 верстъ, проектируется съ цѣлью соединеніи г. Плоцка и его окрестностей, а также писчебумажной фабрики Сочевка съ Александровскимъ участкомъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги; на ней можно ожидать значительнаго грузоваго движенія, прежде всего подвоза изъ копей Домбровскаго бассейна минеральнаго топлива, въ коемъ эта часть Плоцкой губерніи нуждается все болѣе и болѣе вслѣдствіе истребленія лѣсовъ и вообще незначительнаго ихъ количества. Линія Плоцкъ—Кутно прорѣзываетъ уѣзды: Гостыньскій, проходя въ половинѣ своего протяженія возлѣ уѣзднаго города Гостынина (5.000 жителей) и самый богатый, чрезвычайно плотно населенный (111 чел. на 1 кв. версту) Кутновскій, примыкая къ расположеннымъ между городами Гостыниномъ и Кутно сахаровареннымъ заводомъ Стржевце и Сойки, грузооборотъ коихъ достигаетъ въ совокупности 2.000.000 пуд. Общее количество грузовъ, могущихъ поступить на эту линію, можно опредѣлить приблизительно въ 12.000.000 пуд. Кромѣ того на линіи, несомнѣнно, будетъ значительное пассажирское движеніе. Въ районѣ линіи, кромѣ указанныхъ двухъ сахароваренныхъ заводовъ (съ годичнымъ производствомъ сахарнаго песка и рафинада до 300.000 пудовъ), расположено еще 4 винокуренныхъ завода, выкуривающихъ около 2.356.000 градусовъ спирта.

Хотя со стороны представителей Военнаго Министерства и Варшавскаго Генераль-Губернатора не встрѣчалось-бы препятствій къ сооруженію линіи Плоцкъ (или Радзиве)—Кутно и съ узкой колеєю въ



75 сант., тѣмъ не менѣе Коммиссія, принимая во вниманіе, 1) что дорога эта можетъ быть продолжена впослѣдствіи къ югу до пересѣченія съ Калишской жел. дорогой и тогда приобрѣтетъ значеніе большаго магистральнаго участка, 2) что по сооруженіи Варшаво-Калишской желѣзной дороги каменный уголь въ Плоцкъ пойдетъ именно по проектируемой дорогѣ, и доходность ея вслѣдствіе этого сильно повысится, и 3) наконецъ, что дорога Плоцкъ (Радзиве)—Кутно является вообще доходной и выгодной въ коммерческомъ отношеніи,—полагала необходимымъ, чтобы линія Плоцкъ (или Радзиве)—Кутно была сооружена съ нормальной колеєю въ 5 футовъ ширины, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.

**8) Сохачевъ—Гузовъ—Вискитки до ст. Руда-Гузовская, съ вѣтвями къ заводамъ Гузовъ, Орышевъ и Германовъ.**

Согласно подсчетамъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, проектируемая В. Козловскимъ линія въ предѣлахъ Сахачевского и Блонскаго уу. Варшавской губ., пройдетъ по мѣстности весьма густо заселенной. Плотность населенія въ ея районѣ достигаетъ 70 чел. на 1 кв. версту. Не смотря на незначительность протяженія (30—35 вер.), линія обслужитъ немало расположенныхъ въ ея районѣ фабрично-заводскихъ предпріятій а именно: 5 винокуренныхъ заводовъ, съ общимъ производствомъ 5.400.000 градусовъ спирта, 3 сахарныхъ завода (въ мм. Гузовъ, Орышевъ и Германовъ), съ производствомъ 140 т.п. песка и до 300 т. п. рафинада, 1 крахмальный заводъ, 1 кирпичный и 2 паровыхъ мельницы.

Кромѣ указанныхъ производствъ, линія пройдетъ мимо столь важнаго промышленнаго центра, какъ Жирардовъ и соединитъ послѣдній съ г. Сохачевомъ.

Количество грузовъ, получаемыхъ и высылаемыхъ тремя вышеуказанными сахароваренными заводами можно опредѣлить въ  $3\frac{1}{2}$  м. п., такъ что въ отношеніи грузоваго движенія по проектируемой линіи можно разсчитывать, въ общемъ, на перевозку до  $4\frac{1}{2}$  мил. пудовъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, можно разсчитывать на развитіе по проектируемой линіи также и пассажирскаго движенія, которое вообще въ мѣстномъ сообщеніи Варшавско-Вѣнской жел. дороги въ послѣднее время сильно и равномерно увеличивается.

Примѣрный подсчетъ перевозокъ по линіи Сохачевъ-Руда Гузовская и вѣроятной ея доходности даетъ слѣдующій результатъ.



Наименованія грузовъ.	Тысячи пу- довъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Пудо-верстн. ставка.	Выручка рублей.
Уголь каменный для сахарн. завода.	460	14	6.420	$\frac{1}{12}$	5.350
« » » района дороги.	715	18	12.870	$\frac{1}{12}$	10.725
Свекловица . . . . .	1.400	12	16.800	$\frac{1}{12}$	14.000
Известь для сахарнаго завода . .	190	14	2.210	$\frac{1}{12}$	2.210
Мука . . . . .	300	18	5.400	$\frac{1}{12}$	4.500
Прочіе грузы . . . . .	736	12	8.832	$\frac{1}{12}$	7.360
Сахарные грузы . . . . .	410	14	5.740	$\frac{1}{12}$	4.800
Итого . . . . .	4.211	—	58 272	—	48.945
Дополнительные сборы . . . . .	—	—	—	—	10.527
Итого . . . . .	—	—	—	—	59.472
Пассажирское движеніе . . . . .	—	—	—	—	16.425
Всего . . . . .	—	—	—	—	75.897
На версту . . . . .	—	—	—	—	2.232

Считая при валовомъ доходѣ въ 75.897 рублей—расходы эксплуатаціи въ 60% валового дохода, т. е. въ 45.538 руб., получится чистый доходъ въ размѣрѣ 30.359 руб., что составляетъ на капиталъ въ 700.000 руб., потребный, приблизительно, на сооруженіе линіи,—4,34%.

Въ виду заявленія членовъ Коммиссіи отъ Военнаго Министерства и представителя Варшавскаго Генераль-Губернатора о возможности, съ точки зрѣнія военныхъ интересовъ, допущенія устройства линіи Сохачевъ—Руда Гузовская съ вѣтвями съ колеею въ 75 сантиметровъ, а также принимая въ соображеніе финансовыя и коммерческія условія предполагаемой дѣятельности проектируемой линіи, опредѣляющія почти исключительно мѣстное ея значеніе—для сахарныхъ заводовъ ея района,—Коммиссія полагала правильнымъ разрѣшить постройку ея съ колеею въ 75 сантиметровъ ширины.

#### 9) Варшава-Радомъ.

Въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступили ходатайства отъ кн. С. Е. Любомирскаго—о продленіи принадлежащей ему узкоколейной Варшавско-Гроецкой жел. дороги до Радома, б) отъ гр. А.Потоцкаго о разрѣшеніи ему соорудить дорогу отъ Варшавы до Радома и г) отъ гг. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы о томъ же. По подсчетамъ Депар-



тамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, линія Варшава-Ра-  
домъ, протяженіемъ около 110 верстъ, проходитъ по  
уѣздамъ Варшавскому и Гроецкому Варшавской гу-  
берніи и по Радомскому уѣзду Радомской губерніи.  
Линія непосредственно проходитъ черезъ уѣздный г.  
Гройцы.

Раіонъ вліянія линіи опредѣляется слѣдующимъ  
образомъ.

Губерніи и уѣзды.	Площ. уѣзда.	Пл. въ рай- онѣ влія- нія доро- ги	% уѣз. въ районѣ дороги	Населен. въ уѣздѣ	Плотн. на 1 кв. версту	Насел. въ районѣ дороги.
	квадр. версты.			Число душъ.		
Варшавская губ.						
Варшавскій уѣздъ . . . . .	1.317,3	125	10 %	184.181	139,9	17.375
Блонскій уѣздъ . . . . .	948,5	200	20 %	99.743	105,2	21.100
Гроецкій уѣздъ . . . . .	1.467,4	1.200	85 %	100.250	68,3	81.600
Петроковская губ.						
Равскій уѣздъ . . . . .	1.078,6	375	35 %	64.781	60	22.500
Радомская губ.						
Опоченскій уѣздъ . . . . .	1.612,1	100	8 %	98.294	60,9	6.090
Козеницкій » . . . . .	1.602,3	350	20 %	109.407	68,2	23.800
Радомскій » . . . . .	1.739,5	775	45 %	120.747	69,	53.475

Свободные къ вывозу хлѣбные остатки районѣ  
новой дороги опредѣляются въ размѣрѣ:

Продовольст. хлѣбовъ . . . . 59.223 пудовъ.  
Овса . . . . . 770.024 „

Количество это можетъ быть значительно больше,  
если принять во вниманіе весьма значительное ра-  
спространеніе въ разсматриваемой мѣстности карто-  
феля. Грузовое движеніе хлѣбныхъ грузовъ должно  
быть увеличено противъ приведенныхъ цифръ также  
и вслѣдствіе того, что часть хлѣбовъ, потребныхъ для  
продовольствія мѣстныхъ войскъ, привозится изъ внут-  
реннихъ губерній Россіи.

Обрабатывающая промышленность въ районѣ но-  
вой линіи, не считая Варшавы, не имѣетъ существен-  
наго значенія. Наиболѣе значительные заводы—вино-  
куренные, съ производствомъ около 14.000,000 град.  
спирта; затѣмъ имѣется одинъ свеклосахарный заводъ,  
около 10 небольшихъ кожевенныхъ заводовъ и одна  
спичечная фабрика.

Данныя о промышленныхъ заведеніяхъ въ районѣ  
линии Варшава-Радомъ выражаются слѣдующими циф-  
рами.



Винокуренные заводы (17 заводовъ)	13.896.658°.
Кирпичныхъ заводовъ	3 завода
ожевенныхъ „	10 „
Мыловаренныхъ „	2 „
Мельницъ „	2 „
Спичечная фабрика	1 „ съ производствомъ спичекъ: фосфорн. 48,763.425 шт., безфосфорныхъ 207.204450 шт.
Тюлевая фабрика	1 „
Крахмальныхъ заводовъ	1 „
Сахаро-рафинадный заводъ Черскаго Общества	1 „ съ производствомъ 127.882 п. рафин. и 7,360 п. сах. песка.
Лѣсопи́льня	1 „

Кромѣ мѣстнаго, линія Варшава—Радомъ должна имѣть и нѣкоторое транзитное значеніе, такъ какъ она сокращаетъ разстоянія въ сообщеніяхъ съ Варшавой для всѣхъ станцій Иванг.-Домбровской жел. дор., лежащихъ между Радомомъ и Олькушемъ (сокращеніе для Радомыши около 40 вер.). Но для сообщенія съ границей и Домбровскимъ угольнымъ райономъ черезъ Сосновицы проектируемая линія сокращеній разстояній не даетъ. При посредствѣ Иван.-Домбровской жел. дороги въ настоящее время черезъ Ивангородъ въ Варшаву провозятъ до 2,5 мил. пуд. угля изъ Домбровы и Сосновицъ, кромѣ того черезъ Границу и Сосновицы въ этомъ же сообщеніи прибываетъ въ Варшаву около 1 мил. пуд. разнаго груза, и всѣ эти грузы перейдутъ на проектируемую дорогу. По приблизительному подсчету количество транзитныхъ грузовъ для линіи Варшава—Радомъ опредѣляется въ размѣрѣ до 5½ мил. пудовъ. Вообще валовой доходъ линіи Варшава-Радомъ опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

доходъ отъ транзита:	$5.500.000 \times 110 \times \frac{1}{40} =$
151.250 р., на версту . . . . .	1.375 р.
доходъ отъ мѣстныхъ грузовъ около	
275.000 р., на версту . . . . .	2.500 р.
пассажирское движеніе около 110.000 р.,	
на версту . . . . .	1.000 р.

Всего 536.250 р.; на версту 4.875 р.

При этомъ отъ потери части транзитныхъ грузовъ потерпятъ убытокъ казенныя жел. дороги на протяженіи участковъ Ивангородъ—Радомъ и Ивангородъ—Варшава, всего 153 версты, т. е.  $153 \times 1.375 = 210.375$  р., а вычитая расходы по  $\frac{1}{150}$  коп. съ пуда и вер., т. е. 56.100 руб., чистый убытокъ будетъ 164.275 рублей. Что касается самой линіи Варшава—Радомъ, то результаты ея эксплуатаціи выразятся слѣдующимъ образомъ.



Валовой доходъ . . . . .	536.000 руб.
Расходы эксплуатаціи (60 %) . . .	321.000
Чистый доходъ . . . . .	215.000
Строит. капиталъ (по 50.000 на вер.) .	5,500.000 р.
акцій ( $\frac{1}{4}$ ) на сумму . . . . .	1,375.000 „
$4\frac{1}{2}\%$ облигацій . . . . .	4,125.000 „
Платежъ $4\frac{1}{2}\%$ на облигаціи . . . . .	185.600 „
Остатокъ (215.000—185.600=)29.400, что составляетъ на акціонерный капиталъ—2, %.	

Члены Коммисіи отъ Военнаго Министерства и представитель Варшавскаго Генераль-Губернатора заявили, что по стратегическимъ соображеніямъ сооруженіе линіи Варшава-Радомъ можетъ быть допущено лишь при условіи примѣненія нормальной колеи, съ предупрежденіемъ предпринимателей, что никоимъ образомъ не будетъ разрѣшено продолженіе ея отъ Радома къ югу. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, при широкой колѣѣ возможно было-бы допустить самая облегченныя техническія условія сравнительно съ условіями для дорогъ магистральнаго типа.

Въ виду этого заявленія, а также принимая во вниманіе ожидаемую доходность линіи, Коммисія полагала правильнымъ, чтобы линія Варшава-Радомъ была разрѣшена къ сооруженію не иначе, какъ съ нормальной широкою колеєю.

#### 10) Сохачевъ—Санники—Гамбинъ—Радзиве.

Надворный совѣтникъ В. Якунинъ возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи ему сооруженія жел. дороги отъ Варшавы чрезъ Блоне, Сохачевъ, Санники, Гамбинъ до м. Радзиве, расположеннаго противъ г. Плоцка, на противоположномъ берегу р. Вислы. Военное вѣдомство возражало противъ сооруженія этой линіи, такъ какъ участокъ ея Варшава—Сохачевъ совпадаетъ съ направленіемъ проектируемой нынѣ Варшавско-Калишской жел. дороги. Что же касается до остальной части проектируемой линіи—отъ Сохачева до Радзиве, то представители Военнаго Министерства въ Коммисіи заявили, что отдѣльно по этой линіи Сохачевъ—Санники—Гамбинъ—Радзиве они пока не находятъ возможнымъ высказаться, не обсудивъ предварительно вопроса объ этой линіи въ Военномъ Министерствѣ.

Съ своей стороны представитель Варшавскаго Генераль-Губернатора подполк. С. А. Хотяинцовъ высказался за желательность сооруженія подъѣзднаго пути Сохачевъ—Радзиве, какъ имѣющаго существенное значеніе для мѣстныхъ интересовъ края, если къ тому, конечно, не будетъ препятствій со стороны Военнаго вѣдомства.



Въ виду изложеннаго Коммиссія постановила обсужденіе вопроса о проведеніи линіи Сохачевъ—Санники—Гамбинъ—Радзиве отложить впредь до сообщенія Военнымъ вѣдомствомъ своего заключенія по поводу этого подъѣзднаго пути.

#### 11) Гродзискъ—Блоне и Блоне—Кампиновскіе лѣса.

По даннымъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ линія Гродзискъ—Блоне—Лешно—Кампиновскіе лѣса, протяженіемъ около 30 верстъ, обнимаетъ слѣдующій районъ.

У ѣ з д ы.	Площадь уѣзда.	Площадь уѣз. вход. въ районъ дороги	%	Населеніе въ районѣ.	Плотн. на 1 кв. вер.
	кв. версты.				
Сохачевскій . .	931,9	40	4 %	2.656	66,4
Блонскій . . . .	948,5	90	9 %	11.478	127,4
Варшавскій . . .	1.317,3	25	1.9 %	3.277	131
Итого . .	---	155	—	17.411	—

Названная линія, кромѣ нѣкотораго числа небольшихъ сельско-хозяйственныхъ промышленныхъ предпріятій, обслужитъ расположенный въ сел. Лешно крупный сахаро-рафинадный заводъ, съ производствомъ до 100 т. п. рафинада и сахарнаго песка, и кромѣ того два винокуренныхъ завода, съ общимъ производствомъ около 2.000.000 градусовъ спирта. Но особенное значеніе линія эта будетъ имѣть для богатыхъ Кампиновскихъ и Лешновскихъ лѣсовъ. Съ постройкой Варшаво-Калишской жел. дороги лѣса эти получаютъ прямой и ближайшій выходъ на Варшаву, а также будутъ перевозиться во всѣ нуждающіяся въ лѣсѣ мѣстности по Варшаво-Калишской жел. дорогѣ. Такимъ образомъ, линія эта не только можетъ принести большую пользу мѣстнымъ фабрикамъ и заводамъ, но и поможетъ, главнымъ образомъ, дѣлу эксплуатаціи лѣсовъ и снабженія лѣсомъ Варшавскаго рынка. При условіи экономической постройки и дешевой эксплуатаціи предпріятіе это, безъ сомнѣнія, можетъ оправдать затраченный на его осуществленіе небольшой капиталъ.

По выясненіи подробностей проекта разсматриваемой линіи Коммиссія пришла къ тому заключенію, что постройка участка Гродзискъ—Блоне не вызывается мѣстными потребностями, и потому не встрѣчается надобности въ разрѣшеніи постройки этой линіи; что же касается затѣмъ участка Блоне—Лешно—Кам-



пиновскіе лѣса, то таковой имѣть существенное значеніе для эксплуатаціи лѣсовъ, находящихся къ сѣверу отъ Лешно, и потому постройка его желательна; въ виду же того, что участокъ этотъ весьма невеликъ по протяженію, то по мнѣнію Коммиссіи, было-бы рациональнѣе строить его не съ узкою колеєю, такъ какъ въ такомъ случаѣ на маленькой вѣтви пришлось-бы имѣть особый подвижной составъ, что сдѣлаетъ эксплуатацію ея невыгодною,—а съ обыкновенной широкой колеєю, хотя и при самыхъ облегченныхъ техническихъ условіяхъ.



## 12) Холмъ—Грубешовъ—Крыловъ.

Ходатайство о проведеніи линіи Холмъ—Грубешовъ возбуждено Е. Э. Свѣжавскимъ, а г.г. Держановскимъ, Ружицкимъ и Рыбою возбуждено ходатайство о линіи Холмъ—Грубешовъ—Крыловъ и далѣе до австрійской границы. По поводу этой линіи Военное вѣдомство высказалось за рѣшеніе ея отъ Холма до Грубешова и Крылова съ колеєю въ 5 футовъ и противъ продолженія ея далѣе къ австрійской границѣ.

По даннымъ Департамента Железнодорожныхъ Дѣлъ Грубешовскій подъѣздный путь отъ ст. Холмъ Привислинской жел. дор. протяженіемъ 61 в. до г. Грубешова и оттуда до деревни Стрижевъ, съ вѣтвью въ 1—2 верст. до сахарнаго завода Неледовъ обслуживаетъ уѣзды: Люблинской губ. Грубешовскій 75%, Красноставскій 8%, Холмскій 20% и Волынской губ. Владим.-Волынской 17%

Въ районѣ проектируемой дороги будутъ найдены четыре сахарныхъ завода, Неледовскій, Стрижевскій, Потуржинскій и Мирченскій, съ производствомъ около 400 т. пудовъ сахара.

Казенныя лѣсныя дачи составляютъ: въ Грубешовскомъ уѣздѣ 2.258 дес., въ Холмскомъ уѣздѣ 1.000 дес., и въ Влад.-Волынскомъ—3.000 дес., а всего 6.258 десятинъ.

Согласно предположеніямъ одного изъ предпринимателей, для осуществленія линіи Холмъ—Грубешовъ предполагается образовать Общество съ капиталами: акціонернымъ въ 650.000 руб. и облигаціоннымъ въ 750.000 руб., а всего въ 1.400.000 руб.

При валовомъ доходѣ въ 163.964 руб., расходы, не зависящіе отъ движенія, считая по 800 р. на 1 версту, составятъ 48,800 руб., расходы, зависящіе отъ движенія: считая по 2 пары сквозныхъ тов.-пассажирскихъ поѣздовъ  $(2 \times 2 \times 61 \times 365) \times 50$  к. = 44.530 руб.

На уплату % и погашенія на облигаціонный капиталъ потребуется, считая по  $5\frac{1}{2}\%$ , 41.250 р.; такъ что весь расходъ составитъ 134.580 руб.

Такимъ образомъ чистый доходъ составитъ: 163.964 р.—134.580 р.=29.384 руб.

119947



Слѣдовательно, получится чистый доходъ на акціонерный капиталъ въ размѣрѣ 4,52%

Указанный валовой доходъ Грубешовскаго подъѣзднаго пути слагается изъ слѣдующихъ цифръ.

Наименованія статей.	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Пудо-верстн. ставка.	Выручка рублей.
<b>А. Отправленіе грузовъ.</b>					
Хлѣбъ въ зернѣ и мука . . . . .	550	40	22.000	$\frac{1}{15}$	14.667
Овесъ . . . . .	250	40	10.000	$\frac{1}{15}$	6.667
Сахарн. пес. съ Нелединскаго зав.	100	45	4.500	$\frac{1}{8}$	5.625
» » » Стрижевскаго »	100	61	6.100	$\frac{1}{8}$	7.625
» » » Мирченск. и Потурж.	200	50	10.000	$\frac{1}{8}$	12.500
Патока сахарная . . . . .	100	50	5.000	$\frac{1}{15}$	3.333
Лѣсные строит. матеріалы . . . . .	600	40	24.000	$\frac{1}{30}$	8.000
Яйца . . . . .	20	40	800	$\frac{1}{10}$	800
Свекловица . . . . .	600	30	18.000	$\frac{1}{30}$	6.000
Свинина . . . . .	50	45	2.250	$\frac{1}{15}$	1.500
Прочіе грузы . . . . .	120	30	3.600	$\frac{1}{18}$	2.000
Итого . . . . .	2.790	—	106.250	—	68.717
Дополнительные сборы . . . . .	—	—	—	—	14.123
<b>Б. Прибытіе грузовъ.</b>					
Известь для сахарныхъ зав. . . . .	140	50	7.000	$\frac{1}{15}$	4.667
Проч. гр. для » » (кр. угля)	200	50	10.000	$\frac{1}{18}$	5.555
Уголь каменный . . . . .	1.000	50	50.000	$\frac{1}{30}$	16.667
Желѣзо и жел. издѣлія . . . . .	80	40	3.200	$\frac{1}{15}$	2.133
Соль . . . . .	120		4.800	$\frac{1}{15}$	3.200
Керосинъ . . . . .	40		1.600	$\frac{1}{10}$	1.600
Рыба . . . . .	40		1.600	$\frac{1}{10}$	1.600
Мануфактура . . . . .	15		600	$\frac{1}{8}$	750
Земледѣльческія орудія . . . . .	10	30	400	$\frac{1}{12}$	333
Прочіе грузы . . . . .	120		3.600	$\frac{1}{18}$	2.000
Итого . . . . .	1.765	—	82.800	—	38.505
Дополнительные сборы . . . . .	—	—	—	—	6.619
Итого . . . . .	4.555	—	189.050	—	127.964
<b>В. Пассаж. движ. (по 600 р. на вер).</b>	—	—	—	—	36.000
Всего . . . . .	—	—	—	—	163.964
На версту . . . . .	—	—	—	—	2.690



Въ виду изложеннаго Коммиссія признала возможнымъ разрѣшеніе сооруженія линіи Холмъ—Грубешовъ—Крыловъ съ широкою 5-ти-футовою колеєю при облегченныхъ техническихъ условіяхъ сооруженія.

Э. Цилеръ.

О. Струве.

П. Червинскій.

Д. Семеновъ.

И. Урбановичъ.

Н. Аксаковъ.

А. Ратьковъ-Рожновъ.

К. Загорскій.

И. Звеницовъ.

Д. Дунинъ-Борковский.

Н. Левашовъ.

В. Дедюлинъ.

Ив. Сапожниковъ.

П. Мацкевичъ.

Дѣлопроизводитель Коммисіи *Липскій*.



28/IV 28