

scan by www.allophoto.com

30
Сасновина - Варшава (Вѣнск.) = 290 вер.
35 За новаранну перевагу у мѣст
за 290 вер.

ПРОВЕРЕНО
19
ПРОВЕРЕНО
1945 г.

Н. Н. Сервисов
ПРОВЕРЕНО
1960
385.4

а) По исклѣн. тарифу М. . . . = 5, 27 коп.
б) по общему тарифу 4, 74 "

150
135

ЖУРНАЛЪ

За еще слаба мурно прибавити
за проезд по вѣнскому амп ко
сид 0, 02

Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соору-
женіи желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ.

ДЕЛОПРОИЗВОДНОЕ
ХРАНИЛИЩЕ

Засѣданія 14, 21 и 23 декабря 1900 года.

ПРОВЕРЕНО
1992 г.

Предсѣдательствовалъ:

Варшава потребил
Ублнн. тур. у мѣ

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

Присутствовали Члены Коммисіи:

Перейлачакъ
Уб. авт. авт x 0, 60

Отъ Министерства Путей Сообщенія. . . .

д. ст. сов. Ястржембскій.
д. ст. сов. Струве
колл. асс. Червинскій.

" Министерства Внутреннихъ Дѣлъ

д. ст. сов. Дунинъ-Борковский.

Военнаго Министерства

ген.-маіоръ Левашовъ.
полк. Саввичъ.

" Министерства Земледѣлія и Гос. Имущ. . . .

д. ст. сов. Семеновъ.
д. ст. сов. Урбановичъ.

" Министерства Юстиціи

ген.-лейт. Сапожниковъ.

" Государственнаго Контроля

колл. сов. Архангельскій.
надв. сов. Кушинниковъ.
губ. секр. Аксаковъ.

" Министерства Финансовъ

д. ст. сов. Ратьковъ-Рожновъ.
ст. сов. Загорскій.

Сасновина - ст. Варшава (Вѣнск.) = 290 вер.
Струве - Радомъ-Варшава (Вѣнск.) = 320 - 5, 0
Струве - Ив-Зорд - Варшава (Вѣнск.) = 380 - 5, 8

Кромѣ того въ засѣданіи Коммисіи присутствовали предприниматели и ихъ
представители: 1) полк. Тизенгаузена: Ѳ. Г. Тизенгаузенъ, П. А. Барачъ
Г. О. Графтію, и Н. А. Киленинъ, 2) гр. Замойскаго и кн. Любомірскаго
кн. С. Е. Любомірскій, Г. И. Свѣтлицкій и М. М. Жванъ, 3) гр. Потоцкаго
С. Д. Карейша и 4) г.г. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы М. М. Темкинъ,
а также представители: 1) Общества Варшавско-Вѣнской ж. д. Ю. А. Лэм-
пичкій и 2) Общества Виляновской конно-желѣзной дороги А. Г. Генишъ.

Дѣлопроизводитель Коммисіи Надв. Сов. Липскій.

385(01)
Радомъ-Ив-Зорд - Прага Предисл. 150 вер.
+ 10 до Варшавы Вѣнск.

Струве - Радомъ = 220 вер. + 100 по проект ур. д. = 320
Радомъ-Ив-Зорд - Прага Предисл. 150 вер.
+ 10 до Варшавы Вѣнск.
380 вер.

Изложеніе дѣла. Проектъ соединенія Варшавы съ Радомомъ прямымъ рельсовымъ путемъ, помимо существующаго кружнаго пути черезъ Ивангородъ, возникъ въ іюнѣ 1898 года, когда предприниматели г.г. Держановскій, Ружицкій и Рыба возбудили передъ Министромъ Путей Сообщенія ходатайство о разрѣшеніи имъ построить линію Варшава-Сенкоцинъ-Тарчинъ-Гройцы-Бялобжеги-Іедлинскъ-Радомъ съ узкой колеей. Впослѣдствіи, однако, въ виду заявленія со стороны Военнаго Министерства, что линія эта можетъ быть разрѣшена къ постройкѣ лишь съ широкой колеей, названные предприниматели изъявили согласіе построить эту линію съ колеей, соотвѣтствующей той магистральной дорогѣ, къ которой примкнетъ проектируемая линія.

Условія, предложенныя предпринимателями для осуществленія линіи Варшава-Радомъ съ узкой колеей, въ главномъ, состоятъ въ нижеслѣдующемъ. Дорога строится на личный счетъ предпринимателей, безъ всякихъ пособій отъ Правительства и безъ права принудительнаго отчужденія земель, но съ правомъ безвозмезднаго пользованія шоссейными обочинами. Сооруженіе линіи должно быть окончено въ три года. Почта перевозится бесплатно. Примѣняется воинскій тарифъ. Предѣльные тарифы: съ пассажировъ II класса— $4\frac{1}{2}$ к., III кл.—3 к. съ версты, съ багажа 1 к. съ пуда и версты, съ грузовъ малой скорости— $\frac{1}{2}$ к. съ пуда и версты. Срокъ владѣнія дорогой—40 лѣтъ, срокъ выкупа—20 лѣтъ со дня открытія движенія. Выкупное вознагражденіе опредѣляется капитализаціей изъ 5% одной трети средняго годоваго валоваго дохода предпріятія за послѣдніе передъ выкупомъ 3 года.

Затѣмъ, въ іюлѣ 1899 года камеръ-юнкеръ Высочайшаго Двора графъ Потоцкій просилъ о разрѣшеніи ему образовать акціонерное общество для сооруженія и эксплуатаціи, безъ какихъ либо пособій и гарантій со стороны Правительства, линіи Варшава, Радомъ-Сандоміръ нормальной русской колеи, или

Варшава - Радомъ
узкоколейная -
без принудительнаго
отчужденія

2/ Варшава - Радомъ -
Сандоміръ - норм. колеи
или Варшава - Радомъ

если всю эту линію не будетъ признано возможнымъ разрѣшить, то лишь участка Варшава-Радомъ (104 версты). При этомъ гр. Потоцкій заявилъ, что онъ согласенъ излишекъ прибыли сверхъ 6% на акціонерный капиталъ дѣлить съ казною пополамъ. По подсчетамъ предпринимателя, общая доходность линіи Варшава-Радомъ должна достигнуть 541.536 руб. въ годъ (считая въ томъ числѣ доходъ отъ пассажирскаго движенія въ 2.000 р. на 1 в. и доходъ отъ перевозки 5 милл. пуд. транзитныхъ грузовъ — въ 120.000 р.). Отчисляя на расходы эксплоатаціи по 2.500 р. на версту, а всего 260.000 р., т. е. 48%, получается чистый доходъ въ размѣрѣ 281.536 р.

Капиталъ вновь образуемаго Общества опредѣленъ въ 6 милл. руб. пар., изъ коихъ акцій — на 1.500.000 р. ($\frac{1}{4}$) и облигацій ($4\frac{1}{2}\%$) — на 4.500.000 р. ($\frac{3}{4}$). За покрытіемъ платежей по облигаціямъ на акціонерный капиталъ остается около 5,3%.

Въ апрѣлѣ 1899 г. гр. Замойскій, пріобрѣтя отъ купца 1-й гильдіи Пашковского право постройки и эксплоатаціи конно-желѣзной дороги Варшава-Гора Кальварія, ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему замѣнить на этой дорогѣ конную тягу паровою и продолжить дорогу отъ мѣст. Пясечно черезъ Голковъ, сахарный заводъ Черскъ и города Бялобжеги и Едлинскъ до г. Радомы. Ходатайство это удовлетворено было лишь отчасти, а именно разрѣшено конно-желѣзную дорогу Варшава-Гора Кальварія превратить въ паровой подъѣздной узкоколейный путь общаго пользованія (9 іюня 1899 г.).

Затѣмъ, въ сентябрѣ 1899 г. гр. Замойскій, въ виду могущихъ возникнуть затрудненій по разрѣшенію вопроса о постройкѣ всей линіи Пясечно-Радомъ, каковую линію Военное Вѣдомство считаетъ важной въ стратегическомъ отношеніи, просилъ разрѣшить ему постройку ряда вѣтвей къ линіи Варшава-Гора-Кальварія, между прочимъ вѣтви вокругъ части города Варшавы — отъ Мокотовской заставы до товарной станціи Варшавско-Вѣнской ж. д., и линіи Пясечно-Гройцы-Черскъ. Концессія на постройку и эксплоатацію перечисленныхъ вѣтвей и линій Высочайше утверждена 26 мая 1900 года.

Затѣмъ въ началѣ декабря этого года поступило заявленіе отъ гр. Замойскаго, кн. Любомірскаго и инж. Свѣнцицкаго что они предполагаютъ образовать акціонерное общество для покупки узкоколейнаго подъѣзднаго пути Варшава-Гройцы съ вѣтвями у гр. Замойскаго, перешивки этого пути въ широкую колею согласно требованіямъ Военнаго вѣдомства, и продолженія его отъ Черска черезъ Бялобжеги и Едлинскъ до Радомы. Линію эту (въ 96 верстъ протяженія, не считая 14 верстъ вѣтвей въ предѣлахъ города Варшавы) предприниматели предлагаютъ соорудить облегчен-

3) На дороге
шаде-Гора
Бария
замѣнить конную
тягу паровою
до Радомы
Ходатайство.

4) Разрѣшеніе
отъ Военнаго
вѣд. В.В.
5) Пясечно-
Черскъ.

5) Перешивка
Пясечно-Гройцы
въ широкую
колею
и продолженіе
до Радомы
высочайше

наго типа и второстепеннаго значенія, съ примѣне-
ніемъ на ней высокихъ тарифовъ, какъ на подъѣз-
ныхъ путяхъ. Въ такомъ случаѣ линія вовсе не будетъ
имѣть транзитнаго значенія, доходность же ея опре-
дѣляется: валовая (при перевозкѣ 15.350.000 пуд. гру-
зовъ при доходѣ въ 1.500 р. съ версты отъ пасса-
жирскаго движенія)—въ 567.486 руб., а вмѣстѣ съ
доходомъ по вѣтвямъ—въ 699.486 руб. или 6.369 р.
на 1 версту (110 верстъ). Расходы эксплуатаціи исчи-
сляются въ 50%—350.000 руб. или 3,181 руб. на 1 вер-
сту. Стоимость постройки 3.340,000 руб. или 34.792 р.
верста, стоимость 14 верстъ вѣтвей въ гор. Варшавѣ
1.300.000 руб. Стоимость покупки узкоколейнаго пути
1.000.000 р. Весь нарицательный капиталъ 6.500.000 р.,
изъ нихъ акцій на $\frac{1}{4}$, т. е. 1.625.000 руб. и обли-
гацій, на $\frac{3}{4}$. На акціи останется 5,1%. Но если Пра-
вительство потребуетъ, то предприниматели согласны
построить линію Варшава-Радомъ и магистральнаго
типа. Въ такомъ случаѣ прибавится 11.800.000 пуд.
транзитныхъ грузовъ. Общая доходность линіи бу-
детъ въ такомъ случаѣ 1.006.218 руб. Расходы экс-
плуатаціи составятъ 55%, — чистый доходъ будетъ
452.798 руб. Стоимость постройки — 5.472.000 руб.,
вѣтвей — 1.500.000 руб. и Гроецкаго пути 1.000.000 р.,
а всего 7.972.000 руб. дѣйствит. или 9.200.000 руб.
нарицат. Изъ нихъ акцій 2.300.000 р. ($\frac{1}{4}$) и обли-
гацій 6.900.000 руб. ($\frac{3}{4}$). На акціи остается 3,7%.
Но при этомъ казна теряетъ отъ потери транзита
283.500 руб. и акціонеры Варшавско-Вѣнской жел.
дор.—128.500 рублей.

Согласно представленному предпринимателями
проекту устава образуемаго ими Общества, срокъ
постройки дороги опредѣляется въ 3 года, срокъ вла-
дѣнія — въ 60 лѣтъ и срокъ выкупа въ 25 лѣтъ,
Предвидѣнъ взносъ залога въ 30.000 р. до посту-
пленія дѣла въ Соединенное Присутствіе Комитета
Министровъ и Департамента Государственной Эко-
номіи Государственнаго Совѣта. Испрашивается прав-
принудительнаго отчужденія земель. Почта перево-
зится бесплатно. Предѣльные тарифы: съ пассажировъ
I класса—4 коп., II класса—3 коп. и III класса—2 к.
съ версты, съ багажа— $\frac{1}{2}$ к., грузовъ малой ско-
рости— $\frac{1}{4}$ к. съ пуда и версты. Примѣняется воин-
скій тарифъ. Проценты на акціонерный капиталъ за
время постройки не начисляются. Половина чистой
прибыли, сверхъ 6% на акціонерный капиталъ по-
ступаетъ въ казну. До приступа къ работамъ не пре-
дусмотрѣнъ взносъ всего акціонернаго капитала. Пра-
вленіе состоитъ изъ 5 директоровъ, въ томъ числѣ
одинъ иностранный подданный (жалованье имъ
25.000 р.). Выкупное за дорогу вознагражденіе опре-
дѣляется капитализаціей изъ 5% среднего чистаго

дохода за 5 наиболее доходных годовъ послѣдняго семилѣтія, но не ниже дохода послѣдняго года.

Предприниматели заявили, что гр. Замойскій ходатайствовалъ, уже начиная съ 1898 г., о предоставленіи ему постройки линіи Варшава-Радомъ, но до настоящаго времени могъ добиться лишь разрѣшенія сооруженія и эксплуатаціи одной половины этой дороги—отъ Варшавы до Гройцъ и Черска, каковая линія (съ узкой колеей) отчасти уже сооружена, отчасти сооружается, и если-бы Правительство разрѣшило какому либо иному предпринимателю постройку рядомъ съ существующей узкоколейной линіей новой дороги магистральнаго типа дороги отъ Варшавы до Радомъ, то разорился-бы не только графъ Замойскій, владѣлецъ дороги, но и рядъ кредиторовъ, а также гг. Гуссъ и Родысъ и Общество Виляновской ж. дороги, отъ которыхъ предприниматели, гр. Замойскій, кн. Любомирскій и инж. Свѣнцицкій приобрѣтаютъ ихъ сильно задолженные линіи подъ Варшавой.

Наконецъ, 25 апрѣля сего года состоящій въ запасѣ Генеральнаго Штаба полковникъ Тизенгаузенъ просилъ разрѣшить ему изысканія желѣзнодорожной линіи Варшава-Радомъ широкой нормальной колеи, а въ концѣ ноября с. г. представилъ составленный имъ проектъ названной жел. дороги и проектъ устава образуемаго имъ для осуществленія дороги акціонернаго Общества. Согласно сему проекту предполагается образовать Общество съ капиталомъ въ 1.700.000 р. акціями и не свыше 8.800.000 руб. облигаціями, а всего 10.500.000 р. нарицательныхъ, такъ что отношеніе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами составляетъ около 1:5. Предвидѣна уплата 0/0/0 на акціонерный капиталъ за время постройки (не свыше 5% въ годъ); до образованія общества вносятся залогъ въ 30.000 р. и 50% акціонернаго капитала остальная-же часть акціонернаго капитала реализуется въ теченіе 2 лѣтъ со дня республикованія устава. Срокъ постройки—3 года со дня утвержденія устава. Испрашивается право принудительнаго отчужденія земель. Срокъ владѣнія дорогой—75 лѣтъ со дня открытія движенія, срокъ выкупа—25 лѣтъ со дня утвержденія устава, при чемъ выкупное вознагражденіе опредѣляется капитализаціей изъ 5% средней чистой прибыли акціонеровъ за 5 наиболее доходныхъ годовъ послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія. Половина прибылей сверхъ 6% на акціонерный капиталъ отчисляется въ казну. Правленіе состоитъ изъ 4 директоровъ съ жалованьемъ въ 35.000 руб., изъ коихъ одинъ можетъ быть иностранный подданный.

Стоимость сооруженія желѣзной дороги, протяженіемъ (съ 2 вѣтвями въ городѣ Варшавѣ) въ 105 верстъ исчислена предпринимателемъ въ 8.400.000 р.

Г. Тизенгаузенъ

дѣйств., изъ коихъ 1.700.000 р. акціями, а остальные деньги $4\frac{1}{2}\%$ -ными облигаціями, реализуемыми по 80 р. за 100. Кромѣ того, на весь капиталъ прибавлено 4% за время постройки—403.000 р., такъ что облигаціонный капиталъ опредѣлился въ 8.800.000 р.

Валовой доходъ дороги исчисленъ въ 1.362.175 р., т. е. 12.973 р. на 1 версту, при общемъ грузо-оборотѣ въ 51.917 тыс. пудовъ, въ томъ числѣ 8.365 тыс. пудовъ грузовъ, проходящихъ только по вѣтвямъ въ предѣлахъ города Варшавы, и при доходности отъ пассажирскаго движенія въ 2.302 руб. на 1 версту. Эксплоатаціонные расходы приняты равными 60% валоваго дохода, а чистый доходъ 544.870 руб. 6% на акціи составитъ 529.492 р. и 2% отчисленія въ запасный капиталъ — 10.897 р., такъ что для дѣлежасъ казною останется 4.481 руб., изъ коихъ 2.240 р. получить казна.

Кромѣ того, по подсчетамъ предпринимателя, казна потеряетъ отъ отвлеченія части грузовъ съ участковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на линію Варшава-Радомъ 243.075 руб. чистаго дохода, но зато выиграетъ: 1) отъ поступленія на казенныя жел. дороги грузовъ съ новой линіи; 2) отъ повышенія тарифной ставки на каменный уголь, перевозимый въ Варшаву по Ивангородо-Домбровской жел. дорогѣ, и 3) отъ усиленія движенія угля по Ивангородо-Домбровской жел. дорогѣ—всего выигрышъ казны составитъ 341.542 руб.

Варшавско-Вѣнская жел. дорога потеряетъ отъ постройки линіи Варшава-Радомъ 101.631 р. чистаго дохода, изъ коихъ 50.815 р. упадетъ на казну. Въ общемъ итогѣ постройка линіи Варшава-Радомъ повлечетъ за собою увеличеніе дохода казны на 49.892 р. ежегодно.

Сужденія Коммиссіи.

По открытіи засѣданія Предсѣдатель предложилъ прибывшимъ въ засѣданіе Коммиссіи предпринимателямъ и ихъ представителямъ доложить Коммиссіи имѣющіяся у нихъ дополнителныя заявленія и соображенія по поводу возбужденныхъ ими ходатайствъ о предоставленіи имъ постройки Варшавско-Радомской жел. дороги.

Представитель предпринимателей гг. Держановскаго, Ружицкаго и Рыбы М. М. Темкинъ заявилъ, что въ настоящее время названные предприниматели не находятъ возможнымъ поддерживать свое ходатайство и отказываются отъ соискательства на полученіе концессіи на постройку Радомской жел. дороги.

Полковникъ Тизенгаузенъ объяснилъ, что по произведеннымъ имъ предварительнымъ экономическимъ изслѣдованіямъ, намѣченная линія Варшава-Радомъ оказалась имѣющей большое государственное значеніе; въ виду чего, а также вслѣдствіе категори-

ческих указаний со стороны представителя Военного Вѣдомства (участвовавшего въ изысканіяхъ) имъ избранъ для этой линіи типъ магистральной, съ большой пропускной способностью. Только при такомъ способѣ сооруженія новая желѣзная дорога, вмѣстѣ съ участкомъ казенной Ивангородо-Домбровской жел. дороги Радомъ-Домброва, на каковомъ участкѣ уже начата укладка второго пути, — могъ-бы составить новый путь для подвоза каменнаго угля изъ Домбровскаго бассейна въ Варшаву, что является вопросомъ огромной важности, такъ какъ потребность въ углѣ въ Варшавѣ сильно возрастаетъ, равно какъ и разработка угля въ Домбровскомъ бассейнѣ, а между тѣмъ единственный путь для доставки угля въ Варшаву—Варшавско-Вѣнская жел. дорога еще въ 1897 году, какъ можно видѣть изъ оффиціального отчета этой дороги, была не въ силахъ перевезти всего количества угля, потребнаго для ея района, въ томъ числѣ и для города Варшавы. Въ сентябрѣ мѣсяцѣ этого года Варшавско-Вѣнская жел. дорога должна была дать копиямъ 22 тыс. вагоновъ, а дала всего 13 тыс., такъ что въ сутки подавала вмѣсто 870—771 вагонъ, т. е. не додала 12⁰/. Равнымъ образомъ и Ивангородо-Домбровская жел. дорога за тотъ же мѣсяцъ не додала 6⁰/. должнаго количества. Хотя обѣ жел. дороги принимаютъ зависящія отъ нихъ мѣры для усиленія своей провозной способности, но, очевидно, отвлечение отъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги перевозокъ угля безусловно необходимо, и разъ уже на Ивангородо-Домбровской жел. дорогѣ рѣшено прокладывать второй путь, — то нужна и Радомская жел. дорога. Такимъ образомъ сооруженіе Радомской жел. дороги главной цѣлью имѣетъ—устраненіе въ будущемъ угольныхъ кризисовъ въ Варшавѣ.

Впрочемъ, исчисленная послѣ подробныхъ экономическихъ изслѣдованій вѣроятная доходность Радомской желѣзной дороги вполне оправдываетъ сооруженіе ея по типу магистралей, такъ какъ не только покрываетъ расходы эксплуатаціи и срочные платежи по облигаціонному капиталу, но даже даетъ болѣе 6% на акціонерный капиталъ. Конечно, съ постройкой прямой магистральной между Радомомъ и Варшавой и переходомъ на нее нѣкоторыхъ грузовъ съ казенныхъ линій Варшава-Ивангородъ-Радомъ уменьшится нѣсколько доходность этихъ казенныхъ дорогъ, а также Варшавско-Вѣнской дороги, въ прибыляхъ которой участвуетъ казна. Однако, уменьшеніе доходности на казенныхъ участкахъ Варшава-Ивангородъ-Радомъ съ избыткомъ покроется увеличеніемъ дохода на казенномъ же участкѣ Радомъ-Домброва, по которому пойдутъ на Радомскую дорогу и черезъ нее въ Варшаву, между прочимъ большія количества каменнаго угля. Въ конечномъ результатѣ, по выводу

полк. Тизенгаузена, акціонеры Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги отъ постройки новой Радомской желѣзной дороги потерпятъ убытокъ въ размѣрѣ всего около 50 тыс. р. или около 20 к. на акцію—суммы совершенно ничтожной, казна же получитъ около 50 тыс. р. новаго чистаго дохода—отъ участія въ прибыляхъ Общества Радомской желѣзной дороги и отъ возрастанія доходности казеннаго участка Радомъ-Домброва.

Между прочимъ, именно для того, чтобы Радомская дорога могла явиться новымъ хорошимъ путемъ для доставки угля въ Варшаву, проектированъ весьма удобный подходъ ея къ городу Варшавѣ, съ двумя вѣтвями подъ городомъ, составляющимъ какъ бы южную половину кольцевой вокругъ Варшавы дороги. Если до сихъ поръ каменный уголь, не смотря на равенство тарифовъ, почти не шелъ въ Варшаву по направленію черезъ казенную Ивангородо-Домбровскую желѣзную дорогу, то это происходитъ главнымъ образомъ потому, что казенная дорога выходитъ не въ Варшаву, а на Прагу откуда уголь долженъ передаваться на лѣвый берегъ Вислы по обводной вѣтви Привислинскихъ дорогъ, всегда загроможденной массой грузовъ. Новая же Радомская дорога выходитъ въ самый городъ Варшаву, а своею восточной вѣтвью—къ берегу рѣки Вислы, на которомъ расположено нѣсколько весьма значительныхъ фабрикъ и заводовъ, которые въ настоящее время принуждены подвозить себѣ уголь съ товарной станціи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, гужемъ черезъ весь городъ. Обѣ проектируемыя вѣтви въ г. Варшавѣ сами по себѣ весьма важны и выгодны, вполнѣдствіи же, при обустройствѣ Варшавскаго узла и сооруженія обводной вокругъ Варшавы дороги, вѣтви эти могутъ войти въ составъ послѣдней дороги.

Изъ двухъ этихъ вѣтвей—одна, западная, необходима для установленія связи въ Варшавѣ между проектируемой Радомской желѣзной дорогой и существующими дорогами, примыкающими къ Варшавѣ, другая же, восточная, имѣетъ огромное экономическое значеніе, какъ для города Варшавы, такъ и для новой Радомской желѣзной дороги. Во первыхъ, на ней проектирована пассажирская станція въ самомъ центрѣ города, что составляетъ огромное удобство для дачнаго по новой линіи движенія, а во вторыхъ, она подходитъ къ берегу р. Вислы и къ расположеннымъ на этомъ берегу большимъ фабрикамъ и заводамъ, которые съ удобствомъ будутъ получать каменный уголь по Радомской желѣзной дорогѣ; такъ что самая перевозка значительныхъ количествъ угля въ Варшаву, на которую рассчитываетъ предприниматель, обусловливается въ большой мѣрѣ одновременнымъ, вмѣстѣ съ линіей Варшава-Радомъ, сооруженіемъ вѣтви

въ предѣлахъ города Варшавы на Повисльѣ (берегъ рѣки Вислы). Въ виду этого вѣтвь на Повисльѣ составляетъ одно нераздѣльное цѣлое съ общимъ предприятиемъ Радомской желѣзной дороги и не можетъ быть отдѣлена отъ него безъ самаго существеннаго ущерба для дѣла.

По мнѣнію предпринимателя, вообще сущность его проекта состоитъ въ устройствѣ магистральной линіи въ направленіи Варшава-Гройцы-Радомъ (съ двумя вѣтвями въ Варшавѣ), проходящей совершенно независимо отъ нынѣ уже построенныхъ линій Гроецкаго подъѣзднаго пути, принадлежащихъ графу Замойскому. Проектъ же графа Замойскаго, представляя одно соединенное предприятие съ упомянутымъ Гроецкимъ путемъ, предполагаетъ направить магистраль (графъ Замойскій, соглашаясь на устройство этой магистрали, доказываетъ въ то же время предпочтительность сооруженія въ данномъ направленіи желѣзной дороги облегченнаго типа) отъ Варшавы на Пясечно и Голковъ, рядомъ съ существующей уже въ этомъ направленіи линіей Гроецкаго пути, и далѣе черезъ сахарный заводъ Черскъ къ Радому съ вѣтвью къ городу Гройцы, имѣя, также какъ и въ проектѣ предпринимателя полк. Тизенгаузена, двѣ вѣтви въ г. Варшавѣ. При этомъ проектируется уничтожить линію Варшава-Голковъ, длиною въ 20 верстъ, рядомъ съ которой, какъ упомянуто выше, должна пройти новая магистраль.

Для сліянія Радомскаго и Гроецкаго предприятий гр. Замойскимъ предположено обязать Общество Радомской желѣзной дороги пріобрѣсти линіи Гроецкаго пути за сумму, опредѣленную исполнительною расцѣпною вѣдомостью, но не свыше 1.250,000 р.

Сравнительно съ проектомъ графа Замойскаго проектъ предпринимателя полк. Тизенгаузена представляетъ, по его мнѣнію, слѣдующія выгоды:

1) Строительный капиталъ будетъ меньше. При выполненіи извѣстныхъ требованій Правительства по отношенію къ типу дороги, къ ея оборудованію, къ снабженію надлежащимъ количествомъ подвижнаго состава и т. п., а также имѣя въ виду, что направленіе Варшава-Гройцы-Радомъ или Варшава-Пясечно-Черскъ-Радомъ по длинѣ почти одинаковы *) и что исполнительные проекты разсматриваются и утверждаются Правительственною Коммиссіею,—стоимость сооруженія линіи Варшава-Радомъ будетъ совершенно одинакова, кому бы изъ предпринимателей ни была предоставлена концессія на нее и по какому бы проекту она ни строилась.

Въ проектѣ графа Замойскаго входитъ разборка 20 верстъ наиболѣе доходныхъ линій Гроецкаго пути

*) По проекту полк. Тизенгаузена разстояніе до Радома, считая его отъ сортировочной станціи въ Варшавѣ, равно 89 верстамъ, а по проекту графа Замойскаго 91 вер.

Варшава-Пясечно-Голковъ. Помимо прочихъ неудобствъ, вызываемыхъ этой разборкой, нельзя не замѣтить, что она уничтожить 20 верстъ уже существующей линіи, стоимостью (принимая во вниманіе, что 49,4 версты обошлись въ 1.250.000 р.) въ 500.000 р., а такъ какъ отъ продажи матеріала, полученнаго отъ разборки означенныхъ 20 верстъ, будетъ выручено всего половина затраченныхъ на нее денегъ, т. е. 250.000 р., то операція эта приведетъ къ потерѣ 250,000 р., которые и увеличатъ совершенно непроизводительно строительный капиталъ Общества Радомской желѣзной дороги.

2) Доходность предпріятія будетъ больше. Доходность предпріятія собственно Радомской линіи будетъ одинакова, по какому бы проекту она не строилась. Присоединеніе же Гроецкаго пути къ Радомской дорогѣ, по проекту графа Замойскаго, несомнѣнно уменьшить доходность собственно Радомской линіи, ибо наиболѣе доходная часть Гроецкихъ линій будетъ уничтожена, а наименѣе доходная, общою длиною въ 23 версты (не считая разъѣздовъ), не можетъ, конечно, окупить 1.000.000 р., въ который обойдется Обществу ея присоединеніе; слѣдовательно, въ общемъ доходность Радомскаго предпріятія по проекту предпринимателя полк. Тизенгаузена будетъ больше чѣмъ по проекту графа Замойскаго. Въ прибыляхъ же Радомскаго предпріятія участвуетъ казна, а потому осуществленіе проекта полк. Тизенгаузена и для казны болѣе выгодно, чѣмъ принятіе проекта графа Замойскаго.

3) Раіонъ, обслуживаемый Радомской и Гроецкими линіями будетъ больше. Раіоны Радомской и Гроецкой дорогъ, при осуществленіи проекта графа Замойскаго, на протяженіи первыхъ 20-ти верстъ совпадаютъ, а по проекту полк. Тизенгаузена раіонъ Радомской линіи совершенно независимъ отъ раіона Гроецкаго пути, а потому въ суммѣ по проекту полк. Тизенгаузена раіонъ предпріятія Радомской и Гроецкой дорогъ будетъ безспорно болѣе таковаго же раіона по проекту графа Замойскаго.

4) Городъ Гройцы не будетъ обойденъ магистралю, такъ какъ по проекту полк. Тизенгаузена магистраль проходитъ черезъ городъ Гройцы, какъ важнѣйшій административный пунктъ между Варшавой и Радомомъ, по проекту же графа Замойскаго къ городу Гройцы строится лишь вѣтвь, что для города во всѣхъ отношеніяхъ невыгодно.

5) Не будетъ сломки наиболѣе доходной изъ Гроецкихъ линій. Проектъ сломки линіи Варшава-Пясечно-Голковъ, длиною въ 20 верстъ, изъ желанія устроить въ этомъ, именно, направленіи магистраль новой линіи, когда ничто не мѣшаетъ отклонить ее, насколько потребуется, на западъ,—является во всѣхъ отношеніяхъ страннымъ. Проектъ этотъ невыгоденъ

и для Радомской, и для Гроецкой линий, благопріятенъ же только для владѣльцевъ линий Пясечно-Виляновъ и Виляновъ-Варшава, такъ какъ все грузы Гроецкой дороги, идущіе въ Варшаву и въ обратномъ направленіи съ участка Гора-Кальварія-Пясечно, проходившіе нынѣ по участку Пясечно-Варшава Гроецкаго пути, съ уничтоженіемъ этого участка, должны будутъ поневолѣ направиться по линіямъ Пясечно-Виляновъ-Варшава, чѣмъ и увеличатъ доходность этихъ линій.

Въ этомъ отношеніи интересы полк. Тизенгаузена не могутъ быть тождественны съ интересами графа Замойскаго, такъ какъ полк. Тизенгаузена какъ предпринимателя Радомской желѣзной дороги не могутъ интересоваться дѣла Виляновскихъ линій, не имѣющихъ никакого отношенія къ проектируемой Радомской дорогѣ. Между тѣмъ относительно графа Замойскаго дѣло обстоитъ совсѣмъ не такъ. Имъ заключенъ уже предварительный договоръ съ Гуссомъ и Родысомъ о пріобрѣтеніи линіи Виляновъ-Пясечно, а на общемъ собраніи акціонеровъ Виляновской дороги 15 декабря 1900 г. графъ Замойскій, кн. Любомірскій и Свѣнцицкій избраны членами Правленія этой дороги, и потому для всѣхъ этихъ лицъ, конечно, не могутъ быть безразличны интересы Виляновскихъ линій. Такимъ образомъ, по заявленію полк. Тизенгаузена, графъ Замойскій, князь Любомірскій и г. Свѣнцицкій являются лицами безусловно заинтересованными въ дѣлахъ упомянутой линіи.

Сводя все сказанное о проектахъ Радомской дороги, полковникъ Тизенгаузенъ приходитъ къ заключенію, что сооруженіе ея въ направленіи черезъ Гройцы и безъ сломки линіи Варшава-Пясечно-Голковъ, т. е. по проекту полк. Тизенгаузена во всѣхъ отношеніяхъ выгоднѣе сооруженія этой дороги съ вышеупомянутой сломкой, проектируемой графомъ Замойскимъ. Иначе говоря проектъ полк. Тизенгаузена отвѣчаетъ выгодамъ казны и Общества Радомской желѣзной дороги, а проектъ графа Замойскаго—исключительно интересамъ владѣльцевъ Виляновскихъ линій. Далѣе полк. Тизенгаузенъ указываетъ на то, что графъ Замойскій нынѣ заявляетъ, что предоставленіе сооруженія Радомской желѣзной дороги другому предпринимателю, напримѣръ полк. Тизенгаузену, нарушаетъ права графа Замойскаго по двумъ концессіямъ: первой, уже осуществленной, проистекающей изъ Высочайше утвержденныхъ 9 іюля 1899 г. условій сооруженія имъ узкоколейнаго подъѣзднаго пути отъ Варшавы до пос. Гора-Кальварія, длиною 30 верстъ, и второй, еще не вполне осуществленной, проистекающей изъ Высочайше утвержденныхъ 26 мая 1900 г. дополненій къ вышеупомянутымъ условіямъ, коими ему разрѣшено построить семь вѣтвей отъ Гора-Кальварій-

скаго пути общею длиною въ 48 верстъ, а именно вѣтви къ Гройцамъ, Вилянѣ, къ ст. Варшаво-Вѣнской дороги въ Варшавѣ и къ четыремъ кирпичнымъ заводамъ. Изъ числа линій второй концессіи графъ Замоискій самъ отказался отъ сооруженія вѣтви на Вилянѣ, длиною въ 5 верстъ, а изъ прочихъ въ настоящее время сооружена вѣтвь на Голковѣ, идущая въ направленіи на Гройцы, и вѣтви къ четыремъ кирпичнымъ заводамъ, общею длиною около 13 верстъ; слѣдовательно, за отказомъ отъ Виляновской вѣтви, вторая концессія графа Замоискаго сократилась до 43 верстъ, въ томъ числѣ 13 уже сооруженныхъ и 30 еще не построенныхъ.

Затѣмъ графъ Замоискій заявилъ, что означенное нарушеніе его правъ повлечетъ за собой значительное уменьшеніе доходности уже построенныхъ 43 верстъ *) и раззоритъ пайщиковъ Гроецкаго пути, акціонеровъ Виляновской дороги и многочисленныхъ кредиторовъ г.г. Гусса и Родыса.

По этому поводу полковникъ Тизенгаузенъ считаетъ, однако, необходимымъ замѣтить, что ни въ положеніи о подъѣздныхъ путяхъ, ни въ правилахъ ихъ сооруженія и эксплуатаціи, ни въ Высочайше утвержденныхъ условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи графомъ Замоискимъ линіи Гроецкаго подъѣзднаго пути—нѣтъ указаній на то, чтобы, съ одной стороны, Правительство было хотя чѣмъ либо ограничено въ правѣ сооружать новую магистральную линію въ указанномъ районѣ, а съ другой стороны—нѣтъ въ означенныхъ Высочайше утвержденныхъ условіяхъ ни малѣйшаго указанія на то, чтобы графъ Замоискій, какъ владѣлецъ Гроецкихъ линій, имѣлъ какое-бы то ни было исключительное право на предоставленіе ему сооруженія нынѣ предположенной къ постройкѣ Радомской линіи.

При такихъ условіяхъ полковникъ Тизенгаузенъ находитъ, что не можетъ быть рѣчи о томъ, что предоставленіе Правительствомъ этого сооруженія какому либо иному лицу, помимо графа Замоискаго, нарушаетъ права послѣдняго по Высочайше дарованнымъ ему концессіямъ на сооруженіе линій Гроецкаго пути, какъ уже построенныхъ, такъ и предположенныхъ къ постройкѣ.

Что касается разоренія вышеперечисленныхъ лицъ, то необходимо имѣть въ виду, что Гроецкій путь, какъ можно видѣть изъ послѣдняго отчета объ его эксплуатаціи, работаетъ почти исключительно по перевозкамъ пассажировъ и кирпича (95% всего валового дохода), но, очевидно, что сооруженіе Радомской линіи по проекту предпринимателя не отвлечетъ ни грузовъ кирпича, ни пассажировъ отъ существующихъ линій Гроецкаго пути, а слѣдовательно никоимъ об-

*) а съ разъѣздами 49,4 версты.

разомъ не можетъ уменьшить и его доходность, такъ что отъ сооруженія Радомской линіи по проекту предпринимателя никакихъ убытковъ владѣлецъ Гроецкихъ линій понести не можетъ, и онѣ останутся и послѣ сооруженія Радомской дороги такими-же доходными, какъ были до этого сооруженія, и вполне очевидно, по мнѣнію полковника Тизенгаузена, что ни о какомъ разореніи владѣльца Гроецкой дороги отъ предоставленія предпринимателю полковника Тизенгаузену сооруженія Радомской желѣзной дороги не можетъ быть и рѣчи.

Еще менѣе имѣетъ основаній заявленіе графа Замойскаго о томъ, что предоставленіе полковнику Тизенгаузену постройки Радомской линіи можетъ разорить акціонеровъ Общества Виляновской дороги и кредиторовъ г.г. Гусса и Родыса, владѣющихъ линіею Виляновъ-Пясечно. Проектируемая линія Радомской дороги не отнимаетъ никакихъ грузовъ даже отъ существующихъ Гроецкихъ путей, тѣмъ болѣе, очевидно на доходность Виляновскихъ линій, цѣликомъ лежащихъ, по отношенію къ Радомской дорогѣ, *позади Гроецкаго пути*, Радомская линія не можетъ имѣть рѣшительно никакого вліянія, а потому, конечно, не можетъ разорить ни акціонеровъ Виляновской линіи, ни г.г. Гусса и Родыса, владѣльцевъ линій Пясечно-Виляновъ.

Изъ изложеннаго очевидно, что всѣ заявленія о томъ, что предоставленіе полк. Тизенгаузену концессіи на Радомскую линію будто-бы разорить владѣльцевъ Гроецкихъ и Виляновскихъ линій, не имѣютъ по мнѣнію названнаго лица, никакого реального основанія.

Графъ Замойскій указываетъ, наконецъ, что онѣ имѣетъ нравственное право на преимущественное предоставленіе ему сооруженія магистрали Варшава-Радомъ вслѣдствіе того, что онѣ владѣетъ уже концессіею на сооруженіе узкоколейнаго пароваго подъѣзднаго пути до города Гройцы, черезъ который по проекту предпринимателя полк. Тизенгаузена должна пройти магистраль Радомской линіи, при чемъ разъясняетъ, что, когда, еще въ 1897 году, испрашивалось разрѣшеніе на устройство отъ г. Варшавы въ направленіи къ югу до посада Гора-Кальварія конно-желѣзной дороги, то графъ Замойскій имѣлъ въ виду, въ случаѣ, если это окажется соотвѣтствующимъ желаніямъ Правительства продолжить этотъ рельсовый путь до г.г. Гройцы и Радома, введя на всемъ его протяженіи паровые двигатели. Стремленіе ввести паровые двигатели осуществилось и графъ Замойскій соорудилъ, получивъ вышеупомянутыя двѣ концессіи, такъ называемыя Гроецкія линіи. Справедливая оцѣнка массы труда и средствъ, положенныхъ графомъ Замойскимъ въ постройку первой половины

соединенія Варшавы съ Радомомъ, по мнѣнію его, служить лучшей поддержкой его ходатайства о полученіи права на постройку и второй половины этой дороги.

Разрѣшеніе на постройку конки въ направленіи Варшава—Гора-Кальварія было получено въ 1897 году, а въ февралѣ 1898 года было приступлено къ ея сооруженію; въ іюлѣ 1897-же года ее осмотрѣлъ командированный правительствомъ инженеръ Рыдзевскій и удостовѣрилъ, что она, будучи разрѣшена для конной тяги, строится однако для паровой, разрѣшеніе на которую было дано Высочайшей властью лишь черезъ годъ послѣ этого (9 іюля 1899 г.); тѣмъ не менѣе постройка была доведена до конца и на ней немедленно послѣ сооруженія было открыто паровое движеніе, подъ видомъ временнаго.

Первая концессія графа Замойскаго какъ-бы узаконила сооруженіе 30 верстъ парового Варшавско-Гора-Кальварійскаго пути, но сооруженіе прочихъ 13 верстъ и по сіе время остается не узаконеннымъ. Линіи эти были построены и на нихъ было открыто паровое движеніе еще въ 1899 году, тогда какъ разрѣшеніе на ихъ постройку, иначе говоря, вторая концессія, дана графу Замойскому лишь 26 мая текущаго года.

Не узаконенными онѣ остаются потому, что графъ Замойскій ранѣе чѣмъ приступить къ сооруженію этихъ, уже нынѣ построенныхъ и эксплуатируемыхъ имъ, линій, долженъ былъ выполнить нижелѣдующія условія: 1) внести, не позднѣе 26 іюля сего года, залогъ въ размѣрѣ 10 тысячъ рублей; 2) имѣть утвержденные Правительствомъ исполнительные проекты и разцѣпочныя вѣдомости сооруженія этихъ линій и 3) внести въ установленныя Правительственные учрежденія весь строительный капиталъ разрѣшенныхъ ему къ постройкѣ линій.

Ни одного изъ этихъ условій графомъ Замойскимъ, на сколько извѣстно полк. Тизенгаузену не было выполнено.

Такъ была построена та первая половина пути на которую ссылается графъ Замойскій. Относительно этой первой половины необходимо замѣтить, что въ направленіи на Радомъ въ дѣйствительности построено всего только 20 верстъ, а 20 не составляетъ половины 90. Затѣмъ, если бы эта первая половина дѣйствительно давала какое нибудь право на постройку второй половины, то право это въ данномъ случаѣ было-бы по меньшей мѣрѣ страннымъ, ибо та именно первая половина которая яко-бы даетъ право на вторую, по проекту графа Замойскаго должна быть уничтожена.

Въ виду всего вышеизложеннаго слѣдуетъ придти къ несомнѣнному выводу, что заявленіе графа Замой-

скаго о томъ, что при предоставленіи полковнику Тизенгаузену сооруженія Радомской линіи будутъ нарушены права графа Замойскаго и разорены кредиторы Гроецкаго пути, акціонеры Виляновской дороги и г.г. Гуссъ и Родысъ,—представляется явно неосновательнымъ.

Тѣмъ не менѣе, во избѣжаніе даже малѣйшихъ сомнѣній относительно вліянія проектируемой предпринимателемъ линіи на доходность Гроецкихъ путей, полковникъ Тизенгаузенъ счелъ возможнымъ заявить, что, при желаніи комиссіи, онъ согласенъ провести Радомскую магистраль черезъ пос. Тарчинъ. Тогда, при удлиненіи линіи всего на 1½ версты, магистраль будетъ еще болѣе отодвинута отъ существующихъ линій Гроецкаго пути и даже для мало знакомыхъ съ дѣломъ людей сдѣлается очевиднымъ, что никакого уменьшенія его доходности отъ сооруженія Радомской линіи по проекту полковника Тизенгаузена произойти не можетъ.

Наконецъ, чтобы уже окончательно прекратить какія бы то ни было нареканія на разореніе участковъ Гроецкаго пути въ случаѣ предоставленія предпринимателю концессіи на Радомскую линію, полк. Тизенгаузенъ счелъ нужнымъ заявить, что въ случаѣ предоставленія ему сооруженія Радомской линіи, онъ согласенъ вмѣнить въ обязанность Обществу Радомской желѣзной дороги пріобрѣсти отъ графа Замойскаго всѣ до сего времени имъ сооруженныя линіи Гроецкаго пути за строительную ихъ стоимость, при соблюденіи однако нижеслѣдующихъ условій; 1) если настоящая комиссія найдетъ такую передачу Гроецкихъ путей Обществу Радомской дороги желательною и 2) если графъ Замойскій, какъ владѣлецъ означенныхъ путей, изъявитъ желаніе передать линіи Гроецкаго пути вновь образуемому Обществу Радомской дороги и на основаніи ст. 26 Высочайше утвержденныхъ 9 іюля 1890 года условій ихъ сооруженія и эксплуатаціи и ст. 14 Высочайше утвержденныхъ 26 мая сего года дополненій къ нимъ, войдетъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи таковой передачи.

При этомъ означенная строительная стоимость должна быть опредѣлена не иначе, какъ особою Правительственною Коммиссіею, что безусловно необходимо, ибо линіи эти строились безъ надлежаще разсмотрѣнныхъ и утвержденныхъ Правительствомъ исполнительныхъ проектовъ и расцѣночныхъ вѣдомостей и безъ всякаго надзора со стороны Министерства Путей Сообщенія, а потому безъ Правительственной комиссіи опредѣленіе выкупной цѣны этихъ линій было-бы крайне затруднительно. Правильное же опредѣленіе ихъ стоимости отвѣчаетъ интересамъ Правительства, такъ какъ съ переходомъ этихъ ли-



ній въ собственность Общества Радомской дороги казна будетъ участвовать, чего до сего времени не было, въ прибыляхъ Гроецкаго пути, зависящихъ, между прочимъ, и отъ величины суммы, потребной на ихъ пріобрѣтеніе.

Высказавъ все вышеизложенное, полк. Тизенгаузенъ заявилъ, что предлагая соорудить линію Радомской желѣзной дороги, онъ вполне предоставляет Правительству рѣшеніе вопроса о пріобрѣтении Обществомъ Радомской дороги Гроецкихъ линій, будучи согласенъ построить Радомскую линію и при условіи такового пріобрѣтенія, и безъ этого условія.

Въ обоихъ случаяхъ онъ предлагаетъ соорудить Радомскую линію по представленному имъ проекту, т. е. съ проведеніемъ ея магистрали черезъ Гройцы, а если Правительство найдетъ нужнымъ—то и съ отклоненіемъ линіи къ посадѣ Тарчину.

При этомъ полк. Тизенгаузенъ ходатайствовалъ въ случаѣ предоставленія ему сооруженія Радомской желѣзной дороги, о разрѣшеніи соорудить вѣтви къ сахарному заводу Черскъ, къ группѣ заводовъ Беккерманъ-Фирлей и къ заводамъ, находящимся въ Варшавѣ въ районѣ проектируемой имъ прирѣчной вѣтви.

Что касается финансовыхъ условій осуществленія Радомской желѣзной дороги, то полк. Тизенгаузенъ заявилъ, что онъ находитъ нынѣ возможнымъ уменьшить срокъ концессіи до 60 лѣтъ (при срокѣ выкупа дороги въ казну въ 20 лѣтъ) и допустить отношеніе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, какъ 1:3, при условіи, что облигаціи будутъ выпущены 5-ти процентныя.

Представитель другой группы предпринимателей инженеръ путей сообщенія Свѣнцицкій объяснилъ, что испрашиваемое нынѣ предпринимателями: гр. Замойскимъ, кн. Любомірскимъ и имъ инж. Свѣнцицкимъ, сооруженіе линіи Варшава-Радомъ имѣлось у нихъ въ виду уже нѣсколько лѣтъ тому назадъ, а именно, когда гр. Замойскимъ (въ 1897 г.) было пріобрѣтено (на довольно тяжелыхъ финансовыхъ условіяхъ) отъ товарищества, образованнаго техн. Пашковскимъ, право постройки конно-желѣзной дороги Варшава-Гора-Кальварія, причемъ члены этого долевого товарищества еще и до сихъ поръ остаются участниками въ дѣлѣ, именно имѣя въ виду разрѣшеніе въ близкомъ будущемъ акціонернаго общества для постройки и эксплуатаціи Варшавско-Радомской желѣзной дороги. Предприниматели нѣсколько разъ ходатайствовали о предоставленіи имъ постройки дороги до Радома, но имъ разрѣшено было строить лишь узкоколейную линію, сначала до пос. Пясечно (съ вѣтвью на пос. Гора-Кальварія), а затѣмъ отъ Пясечно до Черска и Гройць. Такимъ образомъ они отчасти

119874

соорудили уже, отчасти еще достраиваютъ большую часть линіи Варшава-Радомъ. Въ настоящее время Правительство нашло, наконецъ, возможнымъ разрѣшить сооруженіе всей линіи Варшава-Радомъ, чего оно никоимъ образомъ не допускало ранѣе. И если они просятъ нынѣ сами о предоставленіи имъ этой постройки на всѣхъ тѣхъ условіяхъ, какія только признаны будутъ необходимыми со стороны Правительства, то едва-ли можетъ быть какое либо сомнѣніе въ томъ, что постройка эта должна быть передана именно имъ, такъ какъ въ противномъ случаѣ, т. е. если постройка дороги будетъ предоставлена другому какому либо предпринимателю, — существующая и отчасти строящаяся узкоколейная линія Варшава-Пясечно-Черскъ-Гройцы потеряетъ всякій смыслъ и значеніе. При этомъ будутъ разорены, какъ владѣлецъ этой линіи гр. Замойскій, такъ и пайщики бывшаго товарищества Пашковского, оставшіеся до сихъ поръ кредиторами гр. Замойскаго, а равно гг. Гуссъ и Родысъ, владѣльцы подъѣзднаго пути Виляновъ-Пясечно и конки въ предѣлахъ города Варшавы отъ Мокотова до товарной станціи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, и Общество Виляновской (Варшава-Виляновъ) конно-желѣзной дороги. Какъ это послѣднее Общество, такъ и гг. Гуссъ и Родысъ уже заключили съ гр. Замойскимъ, кн. Любомірскимъ и инж. Свѣнцицкимъ предварительные договоры на уступку имъ своихъ концессій, для присоединенія всѣхъ ихъ линій къ предпріятію Радомской желѣзной дороги. Между прочимъ отъ Общества Виляновской желѣзной дороги пріобрѣтается полученное имъ отъ магистрата гор. Варшавы право на устройство конно-желѣзнаго пути отъ Мокотова на Повисльи, т. е. той самой вѣтви, которую имѣетъ въ виду строить и полк. Тизенгаузенъ. Хорошо зная мѣстныя условія, предприниматели предлагаютъ построить Радомскую желѣзную дорогу не по типу магистрали, а какъ линію второстепеннаго значенія, однако при соблюденіи такихъ основныхъ техническихъ условій (напр., уклоны не болѣе 0,008, радіусы закругленій — не менѣе 300 саж., станціи и водоснабженіе на 18 паръ поѣздовъ и т. д.), чтобы дорогу всегда и легко возможно было бы превратить въ магистраль. Такая желѣзная дорога, по мнѣнію предпринимателей, вполне удовлетворила бы всѣмъ мѣстнымъ потребностямъ своего раіона и не отвлекала бы грузовъ отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ, вообще ея транзитное значеніе зависитъ не отъ нея, а отъ казенной Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги; если линія послѣдней дороги отъ Радомы до Домбровы не будетъ провозоспособна, то и Радомская желѣзная дорога будетъ лишена какого либо транзитнаго значенія. Тѣмъ не менѣе, если Правительство, въ общегосударственныхъ интересахъ, счи-

таетъ необходимымъ требовать нынѣ же сооруженія линіи Варшава-Радомъ по типу магистрали, то предприниматели согласны и на это.

Въ отношеніи финансовыхъ условій осуществленія дороги предприниматели находятъ возможнымъ принять сроки концессіи и выкупа въ 60 и 20 лѣтъ и соотношеніе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, какъ 1:3. При этомъ высшій размѣръ нарицательнаго строительнаго капитала дороги (при магистральномъ типѣ), съ вѣтвями въ Варшавѣ, предприниматели опредѣлили въ 9.000.000 руб., при условіи, что стоимость подвижнаго состава по разцѣпной вѣдомости не превыситъ 15.000 руб. на версту главнаго пути и что избранное теперь направленіе двухъ вѣтвей въ гор. Варшавѣ не будетъ замѣнено, въ зависимости отъ общаго проекта переустройства Варшавскаго узла, другими, болѣе дорогими, направленіями. Во всякомъ случаѣ предприниматели, для опредѣленія участія Привѣтства въ чистыхъ прибыляхъ вновь образуемаго Общества, согласны считать капиталъ въ 9.000.000 руб. предѣльнымъ, и еслибъ капиталъ этотъ пришлось увеличить, то проценты и погашеніе на излишекъ капитала должны покрываться изъ приходящагося на долю акціонеровъ избытка прибыли сверхъ 6% на акціонерный капиталъ.

Представитель предпринимателя гр. Потоцкаго изъявилъ согласіе принять всѣ тѣ финансовыя условія осуществленія Радомской желѣзной дороги, которыя предложены другими предпринимателями.

Затѣмъ члены въ Коммисіи отъ Военнаго Министерства заявили нижеслѣдующія особыя условія для сооруженія и эксплуатаціи Варшавско-Радомской желѣзной дороги.

1) Изысканія, проектированіе и постройка линіи должны быть исполнены подъ наблюденіемъ представителя Военнаго Вѣдомства, а въ районѣ Варшавской крѣпости и подъ наблюденіемъ Штаба крѣпости.

2) При изысканіяхъ и постройке линіи должно быть допущено участіе нѣкотораго числа нижнихъ чиновъ 4-го желѣзнодорожнаго баталіона, по ближайшему соглашенію предпринимателя съ Начальникомъ Военныхъ Сообщеній Округа о числѣ чиновъ и вознагражденіи ихъ.

3) такъ какъ часть путей будетъ укладываться въ районѣ эспланады крѣпости Варшава, то на основаніи эспланадныхъ правилъ, постройка въ этихъ мѣстахъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей должна быть производима съ согласія и по указаніямъ Коменданта Варшавской крѣпости (Высочайше утвержденныя 26-го марта 1896 года правила содержанія эспланады Варшавской крѣпости).

4) По открытіи движенія эта линія подлежитъ въ отношеніи перевозки войскъ и военныхъ грузовъ дѣйствію воинскаго тарифа и поступаетъ по воинскому движенію и мобилизаціонной подготовкѣ въ вѣдѣніе мѣстнаго Завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ.

5) Телеграфное и телефонное сообщеніе, устраиваемое вдоль пути, предоставляется въ потребныхъ случаяхъ для пользованія чиновъ Военнаго вѣдомства на равныхъ съ желѣзнодорожнымъ телеграфомъ условіяхъ.

6) Въ составѣ Правленія и Управленія дороги, а также среди служащихъ на самой желѣзной дорогѣ, не должно быть иностранныхъ подданныхъ и лицъ іудейскаго вѣроисповѣданія.

7) Необходимо обязать предпринимателя отдѣльною подпискою, при подписаніи имъ окончательнаго проекта устава, подчиниться имѣющимъ быть объявленнымъ Министромъ Путей Сообщенія требованіямъ о томъ, что предприниматель обязуется по требованію и указанію Военнаго Министра произвести на дорогѣ и вѣтвяхъ за свой счетъ такія работы, которыя давали бы возможность въ военное время немедленно сдѣлать дорогу и вѣтви негодными къ употребленію; въ случаѣ же объявленія края на военномъ положеніи все устройство дороги и вѣтвей съ мастѣрскими и полнымъ ихъ оборудованіемъ немедленно передать безвозмездно въ распоряженіе Военнаго вѣдомства.

Кромѣ того желательно предоставленіе въ Варшавѣ на вокзалѣ желѣзной дороги бесплатнаго помѣщенія для коменданта, соединить его телефономъ со всѣми станціями дороги въ Варшавѣ.

На подчиненіе всѣмъ этимъ требованіямъ всѣ предприниматели выразили свое согласіе.

Равнымъ образомъ они согласились, согласно заявленіямъ членовъ Коммиссіи отъ Государственнаго Контроля и Министерства Путей Сообщенія, на то, чтобы постройка желѣзной дороги подчинена была фактическому контролю Правительства черезъ посредство Государственнаго Контроля, если сіе будетъ признано необходимымъ, чтобы всѣ земли подъ дорогу отчуждены были въ собственность, а не были заняты на арендномъ правѣ.

Засимъ члены Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія возбудили вопросъ о томъ, что въ виду предстоящаго, въ самомъ близкомъ будущемъ, переустройства Варшавскаго узла, съ сооруженіемъ обводной вокругъ города желѣзной дороги, было бы желательно не связывать съ постройкой Радомской линіи одновременнаго разрѣшенія Обществу этой дороги постройки одной изъ вѣтвей въ предѣлахъ города Варшавы, а именно вѣтви къ р. Вислѣ, какъ безусловно предрѣшающей выборъ мѣста для сооруженія новаго

моста черезъ р. Вислу и вообще о направлеіи обводной вокругъ Варшавы дороги.

По этому поводу полк. Тизенгаузенъ заявилъ, что въ виду особой важности этой вѣтви для Радомской желѣзной дороги, какъ имъ уже объяснено выше, онъ не считаетъ возможнымъ отказаться, при полученіи концессіи на Радомскую желѣзную дорогу, отъ одновременной постройки вѣтви на Повислье, но предлагаетъ предоставить Правительству право выкупить эту вѣтвь, для включенія ея въ обводную дорогу во всякое время, независимо отъ всего предпріятія, за строительную ея стоимость.

Предприниматели же кн. Любомірскій, гр. Замойскій и инж. Свѣнцицкій, съ своей стороны указывая, на весьма большое значеніе этой вѣтви, какъ для Радомской желѣзной дороги, такъ и для гор. Варшавы, тѣмъ не менѣе полагали возможнымъ отложить постройку этой вѣтви, если Правительство того потребуетъ, на нѣкоторое время, впредь до окончательнаго выясненія направленія южной части окружной желѣзной дороги, проектируемой съ цѣлью упорядоченія Варшавскаго узла; въ случаѣ же предоставленія имъ постройки, какъ вѣтви на Повислье, такъ и второй вѣтви—къ товарной станціи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, изъявили согласіе на досрочный, во всякое время, выкупъ этихъ обѣихъ вѣтвей Правительствомъ по ихъ строительной стоимости.

Представитель Общества Виляновской конно-желѣзной дороги заявилъ, что проектируемая нынѣ Варшавско-Радомская желѣзная дорога затрогиваетъ интересы Общества лишь по отношенію къ вѣтви въ гор. Варшавѣ отъ Мокотова къ р. Вислѣ. На устройство Обществомъ въ томъ-же направленіи конно-желѣзной узкоколейной вѣтви уже изъявлено согласіе со стороны магистрата города Варшавы и не достаетъ лишь утвержденія этой концессіи со стороны подлежащихъ властей. Вѣтвь эта имѣетъ огромное значеніе для Виляновской желѣзной дороги, которая въ настоящее время работаетъ почти исключительно въ лѣтнее время, по перевозкѣ дачниковъ и по доставкѣ строительныхъ матеріаловъ въ Варшаву, зимою же движеніе на желѣзной дорогѣ совершенно падаетъ. Вѣтвь къ р. Вислѣ и расположеннымъ здѣсь заводамъ и фабрикамъ навѣрно дала бы дорогѣ и зимнее движеніе. Если сооруженіе этой вѣтви будетъ предоставлено не графу Замойскому, который заключилъ съ Обществомъ предварительный договоръ на уступку ему всего предпріятія Виляновской желѣзной дороги (вмѣстѣ съ концессіей на постройку вѣтви къ р. Вислѣ), а другому какому либо лицу, то Общество Виляновской желѣзной дороги будетъ совершенно разорено.

Представитель Общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги заявилъ, что онъ, собственно, въ ка-

чествъ представителя названной дороги, не имѣть законнаго основанія ни поддерживать проектъ Радомской дороги, ни возражать противъ этого проекта. Имѣя однако въ виду, что въ запискахъ соискателей на концессию указывается, что при извѣстныхъ условіяхъ проектируемая дорога можетъ оказать сильное вліяніе на доходность на Варшавско-Вѣнской дороги, онъ считаетъ необходимымъ высказать нѣкоторыя свои соображенія по разсматриваемому вопросу.

Прежде всего онъ находитъ необходимымъ обратить вниманіе Коммиссіи на то обстоятельство, что подсчеты о доходности Радомской дороги основаны между прочимъ и главнымъ образомъ на предположеніи о перевозкѣ по этой дорогѣ значительнаго количества каменнаго угля, въ томъ числѣ 7—12 мил. пудовъ изъ Домбровскаго бассейна въ Варшаву. При этомъ одинъ изъ предпринимателей, полковникъ Тизенгаузенъ, доказываетъ, что отвлеченіе этого, или даже большаго, количества каменноугольныхъ грузовъ отъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги фактическаго убытка этой дорогѣ не причинить, такъ какъ она и въ настоящее время едва справляется съ перевозкой, въ будущемъ же, — при несомнѣнномъ ростѣ промышленности, — справляться не будетъ въ состояніи. Въ подкрѣпленіе своего мнѣнія полковникъ Тизенгаузенъ приводитъ два доказательства: первое, — что въ своемъ отчетѣ за 1897 годъ сама администрація Варшавско-Вѣнской дороги признала недостатокъ перевозочныхъ средствъ этой дороги, и второе, — что въ теченіе послѣднихъ лѣтъ (зимнихъ сезоновъ) на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ были постоянные случаи недостатка въ подвижномъ составѣ, подаваемомъ на копи Домбровскаго бассейна; что между прочимъ, въ сентябрѣ текущаго года Варшавско-Вѣнская дорога подавала въ среднемъ приблизительно на 100 вагоновъ въ сутки менѣе затребованнаго копиями количества. На основаніи приведеннаго полк. Тизенгаузенъ приходитъ къ заключенію, что въ настоящее время перевозочныя средства Варшавско-Вѣнской дороги недостаточны и что, въ виду растущей потребности въ топливѣ, въ будущемъ дорога эта очутится въ полной невозможности удовлетворять предъявляемыя къ ней требованія, такъ какъ помимо провозной способности и пропускная ея способность не будетъ соответствовать предполагаемому усиленному движенію. Отсюда является выводъ, что отвлеченіе части каменноугольныхъ грузовъ отъ направленія по Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ является желательнымъ даже въ интересахъ этой дороги.

Въ отвѣтъ на первое заявленіе полк. Тизенгаузена о признанномъ якобы самимъ Совѣтомъ Управленія Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги фактъ недоста-

точной провозоспособности представитель Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги долженъ сказать, что заявленіе это основано на какомъ-то недоразумѣніи. Въ цитируемомъ отчетѣ Совѣта Управленія за 1897 годъ (стр. 4—6) объяснены причины, вызвавшія въ октябрѣ и ноябрѣ этого года заминку въ перевозкѣ угольныхъ грузовъ. Приведенная полк. Тизенгаузенемъ выдержка изъ отчета редактирована въ немъ слѣдующимъ образомъ: „Располагать такимъ подвижнымъ составомъ, чтобы каждое требованіе отправителей или получателей угля, въ каждый моментъ, могло быть удовлетворено — это задача, которой ни Варшавско-Вѣнская, ни какая-либо другая дорога обслуживающая копи, какъ въ Россіи, такъ и за границей, исполнить не въ состояніи“ (стр. 5). Отъ такой фразы до признанія недостаточной провозоспособности дороги еще очень и очень далеко. И въ самомъ дѣлѣ, на этой же страницѣ цитируемаго отчета находятся слѣдующіе слова: „Но если взять полный зимній сезонъ, то увидимъ, что уже въ февралѣ нынѣшняго 1898 года требованія копей упали ниже того, что было рассчитано Варшавско-Вѣнской дорогой, какъ нормальная потребность для перевозки мѣстнаго угля въ зимнемъ сезонѣ 1897—98 г., т. е. — среднимъ числомъ 850 вагоновъ въ день, а именно — среднее требованіе мѣстныхъ копей въ день составляло 817 вагоновъ, не взирая на то, что Варшавско-Вѣнская дорога приготавливала свои перевозочныя средства на весь періодъ 1897—98 г. (по конецъ марта 1898 г.) въ размѣрѣ, позволяющемъ отдавать въ распоряженіе мѣстныхъ копей среднимъ числомъ 850 вагоновъ въ день“. Казалось бы, что приведенныя цифры уже сами по себѣ служатъ достаточнымъ доказательствомъ, что даже въ 1897—98 г., въ періодъ такъ называемаго угольнаго кризиса въ Варшавѣ, недостатка въ перевозочныхъ средствахъ на Варшавско-Вѣнской дорогѣ не было. Впрочемъ, впослѣдствіе административное изслѣдованіе вопроса объ угольномъ кризисѣ вполне выяснило причины этого явленія, но распространяться объ этихъ причинахъ едва-ли здѣсь уместно; достаточно сказать, что если и обвиняли въ то время, между прочимъ, и Варш.-Вѣнскую дорогу, то обвиненія эти по отношенію къ ней оказались совершенно неосновательными, что, впрочемъ, становится яснымъ, какъ изъ цифръ отчета Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги за 1897 г., такъ и изъ отчетовъ за слѣдующіе годы. Для сего достаточно привести нижеслѣдующія главнѣйшія цифры:

ЗИМНИЙ СЕЗОНЪ.	Предложенное ко- пямъ количество угольныхъ ваго- новъ (среднее въ сутки).	Принято копиями количество ваго- новъ (среднее въ сутки).
1897—98	850	817
1898—99	870	842
1899—1900	920	822

Если включить вагоны, поданные подъ перевозку иностраннаго угля, то въ 1899—1900 г. общее количество вагоновъ подъ перевозкой угля составило среднимъ числомъ 1013 въ сутки. За весь 1900 годъ (по новому стилю) не было ни одного случая недостатка вагоновъ.

Помѣсячныя колебанія вышеприведенныхъ цифръ, съ поименованіемъ копей, отказывавшихся принимать заготовленные для нихъ вагоны, указаны въ особыхъ таблицахъ, приложенныхъ къ печатнымъ отчетамъ Совѣта Управленія Варшавско-Вѣнской дороги за означенные годы.

На текущій зимній сезонъ цифра подачи вагоновъ на копи установлена въ размѣрѣ 920 среднимъ числомъ въ сутки.

Такимъ образомъ слѣдуетъ полагать, что и второе заявленіе полк. Тизенгаузена о бывшихъ въ сентябрѣ текущаго года случаяхъ недостатка въ вагонахъ—основано, равнымъ образомъ, на недоразумѣніи. Дабы не было въ этомъ отношеніи малѣйшаго сомнѣнія, представитель Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги просилъ приложить къ дѣлу представляемая имъ копии официальныхъ еженедѣльныхъ вѣдомостей объ оборотѣ угольныхъ вагоновъ за періодъ времени съ 21 августа по 1 октября 1900 г., изъ которыхъ вѣдомостей явствуетъ, что за весь означенный періодъ не было ни одного дня, въ который Варшавско-Вѣнская дорога не подала бы все затребованное копиями количество вагоновъ, и что наоборотъ, копи ежедневно отказывались отъ извѣстнаго, очень даже значительнаго, количества причитающихся имъ, по соглашенной съ ними разверсткѣ, вагоновъ. Не желая утруждать Коммиссію приведеніемъ подробныхъ цифръ ежедневныхъ отказовъ, представитель Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги привелъ лишь цифры по недѣлямъ разсматриваемаго періода, а именно:

1900 годъ.	Подано менѣе по винѣ копей.	
	За недѣлю.	Въ среднемъ въ сутки (въ рабо- чій день).
Съ 21 авг. 27 августа . . .	442	88
„ 28 „ 3 сентября . . .	414	69
„ 4 сент. 10 „ . . .	605	101
„ 11 „ 17 „ . . .	332	55
„ 18 „ 24 „ . . .	354	59
„ 25 „ 1 октября . . .	391	65

Періодически повторяющіеся отказы копей отъ принятія значительной части причитающагося имъ по разверсткѣ количество вагоновъ причиняють Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ чувствительные убытки, о чемъ имѣются свѣдѣнія въ отчетахъ по эксплуатаціи этой дороги за послѣдніе годы (начиная съ 1895 г.). Не приводя цифръ этихъ убытковъ, краткости ради, можно лишь указать, что они доходили почти до 100 тыс. рублей за одинъ годъ. — Обстоятельство это обратило на себя вниманіе состоявшагося въ текущемъ году, подъ предсѣдательствомъ инж. д. с. с. Яшанова, при участіи представителей желѣзныхъ дорогъ и копей, Совѣщанія по вопросу объ установленіи количества подлежащихъ подачѣ подъ нагрузку угля на копи Домбровскаго бассейна вагоновъ, при чемъ предсѣдательствующій, являвшійся, вмѣстѣ съ тѣмъ, представителемъ Министерства Путей Сообщенія, настаивалъ на необходимости установить штрафы за отказъ отъ причитающихся по разверсткѣ вагоновъ, подобно тому, какъ это заведено правилами о вывозѣ руды и каменнаго угля изъ Донецкаго бассейна. Вопросъ объ установленіи такихъ штрафовъ находится въ настоящее время въ производствѣ подлежащихъ органовъ Министерства Путей Сообщенія. Копію протокола сего Совѣщанія представитель Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги просилъ приобщить къ дѣлу.

Изъ всего сказаннаго слѣдуетъ, что Варшавско-Вѣнская жел. дорога исполняла всѣ предъявляемыя къ ней требованія о перевозкѣ въ прошломъ и исполняетъ таковыя требованія въ настоящемъ.

Относительно будущаго необходимо имѣть въ виду нижеслѣдующее. Полковникъ Тизенгаузенъ утверждаетъ, что скоро наступитъ моментъ, когда Варшавско-Вѣнская дорога не будетъ въ состояніи перевозить весь предъявляемый къ перевозкѣ грузъ. Однако представитель можетъ категорически заявить, что мнѣніе это ошибочно, основываясь на слѣдующихъ данныхъ. За послѣднія семь лѣтъ израсходовано было на усиленіе пропускной и провозной способности Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ круглой цифрѣ 21 миллионъ рублей, при чемъ провозоспособность ея возрасла за этотъ періодъ на 63%. Въ частности, по направленію отъ Сосновицъ къ Варшавѣ провозоспособность эта составляетъ (кромѣ пассажирскаго движенія и грузовъ съ пассажирскими поѣздами) 1.000 вагоновъ въ день, считая въ означенномъ направленіи 25 товарныхъ поѣздовъ по 40 вагоновъ въ поѣздѣ; при совершенно возможномъ усиленіи состава поѣзда до 50 вагоновъ въ среднемъ, вмѣсто 1.000 получится 1.200 вагоновъ въ день. Эта послѣдняя цифра будетъ достигнута по доставленіи на дорогу подвижного состава, предвидѣннаго расцѣпочными вѣдомо-

стями на работы и поставки изъ X серій облигацій (на сумму 15 милл. руб. нар.), но она можетъ быть достигнута и во всякое время путемъ найма подлежащаго количества товарныхъ вагоновъ. По исполненіи же всѣхъ предположенныхъ на облигаціонный капиталъ X серіи работъ и поставокъ провозоспособность направленія Сосновицы-Варшава достигнетъ 1.600 вагоновъ въ день, то-есть увеличится противъ нынѣшней, съ избыткомъ удовлетворяющей потребностямъ существующаго движенія,—на 60%.

Казалось, что при такомъ положеніи дѣла говорить о недостаточной провозоспособности Варшавско-Вѣнской жел. дороги въ настоящемъ и опасаться загроможденія ея грузами въ будущемъ не приходится. Напротивъ, можно смѣло утверждать, что затраты на усиленіе Варшавско-Вѣнской жел. дороги, уже произведенныя и имѣющія быть произведенными въ самомъ близкомъ будущемъ (X серія облигацій предрѣшена, такъ какъ въ счетъ ея Обществу были разрѣшены крупныя работы и поставки изъ кассовыхъ средствъ), даютъ увѣренность въ томъ, что дорога эта легко справится съ возрастающимъ движеніемъ, если бы даже это возрастаніе выразилось 60%.

Второй мотивъ, на основаніи котораго полковникъ Тизенгаузенъ считаетъ проектируемую линію существенно важной для подвоза угля въ Варшаву,—это снабженіе углемъ прирѣчныхъ заводовъ, расположенныхъ на лѣвомъ берегу рѣки Вислы, на которые въ настоящее время уголь доставляется со станціи Варшава Варшавско-Вѣнской жел. дороги гужомъ. Въ запискѣ полковника Тизенгаузена (часть экономическая—3таблицы—таблица 7) предположено прибытіе угля по Радомской дорогѣ на означенные заводы въ количествѣ 5.020 тысячъ пудовъ, въ томъ числѣ 2.750 тысячъ пудовъ на потребности газоваго завода. Не касаясь другихъ слагаемыхъ, приведенныхъ въ этой таблицѣ, Представитель Общества Варшавско-Вѣнской жел. дороги долженъ замѣтить, что указанные 2.750 тысячъ пудовъ на Радомскую дорогу попасть никоимъ образомъ не могутъ, такъ какъ на потребности газоваго завода несомнѣнно ставятся коксующіеся угли, которые привозятся изъ Силезіи въ Варшаву по непрерывному узкоколейному пути, слѣдовательно безъ перегрузки, необходимой на Радомскомъ направленіи. Такимъ образомъ количество каменнаго угля, могущаго поступить на Радомскую дорогу для подвоза къ Варшавскимъ заводамъ лѣваго берега Вислы, свелось бы къ 2.270 тысячамъ пудовъ; но и это количество врядъ ли можно считать цѣлкомъ за грузъ Радомской дороги, такъ какъ трудно предположить, чтобы новое длиннѣйшее направленіе отвлекло весь грузъ отъ стараго кратчайшаго и дающаго притомъ возможность скорой перевозки благо-

даря большей по сравненію съ другими русскими желѣзными дорогами скорости товарныхъ поѣздовъ. Необходимо еще отмѣтить, что на возникновеніе новыхъ заводовъ въ прирѣчной части города на лѣвомъ берегу Вислы разсчитывать трудно, такъ какъ мѣстность эта расположена въ центрѣ города, густо застроена и населена и земля въ ней крайне дорога. Гораздо болѣе имѣется данныхъ для предположенія, что заводская промышленность района города Варшавы будетъ развиваться и расти на правомъ берегу рѣки Вислы и что, слѣдовательно, на правомъ берегу будетъ ощущаться потребность въ усиленномъ подвозѣ топлива. Въ этомъ впрочемъ, можно убѣдиться хотя бы изъ цифръ перевозки каменнаго угля, слѣдовавшаго въ теченіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ съ Варшавско-Вѣнской жел. дороги *), на правый берегъ Вислы. Вотъ сравнительныя цифры подвоза угля на лѣвый и правый берега Вислы въ Варшавѣ съ 1896—1899 годъ:

Г О Д Ы.	На станціи Варшава Варш.-Вѣнск. ж. д. и Прив. (лѣвый берегъ).	На станціи Прага Прив., Варш.-Тересп., С.-Пет.- Варш. ж. д. (правый берегъ).
1896 . . .	33.415.815	3.523.954
1897 . . .	35.330.858	4.500.639
1898 . . .	34.346.110	4.889.854
1899 . . .	34.303.182	6.805.291

Слѣдовательно за послѣдніе четыре года перевозка каменнаго угля на станціи лѣваго берега Вислы возрасла приблизительно на 2,6%, на станціи же праваго берега это возрастаніе выразилось приблизительно 92%.

Такимъ образомъ то обстоятельство, что по проектамъ предпринимателей Радомская дорога должна подойти къ Варшавѣ не на правомъ, а на лѣвомъ берегу рѣки Вислы, казалось бы, вовсе не говорить въ пользу проектовъ, по крайней мѣрѣ, если рѣчь идетъ о перевозкѣ угля. Большіе шансы на эту перевозку имѣла бы Радомская дорога, если бы ея головная станція находилась на правомъ берегу Вислы. Но и въ этомъ случаѣ шансы не были бы значительны въ виду указанной провозной силы Варшавско-Вѣнской жел. дороги и въ виду предполагаемаго упорядоченія Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла, которое дастъ, несомнѣнно, возможность пропускать черезъ этотъ узелъ весь грузъ слѣдующій съ Варшавско-Вѣнской жел. дороги на правый берегъ рѣки Вислы, а между тѣмъ финансовыя соображенія о доходности Радомской дороги измѣнились бы кореннымъ образомъ вслѣдствіе необходимости затратъ на

*) Перевозокъ черезъ Ивангородъ на лѣвый берегъ Вислы не было вовсе; перевозки же черезъ Ивангородъ на правый берегъ Вислы выражаются крайне незначительной цифрой (см. далѣе).

постройку моста черезъ Вислу. Необходимо кстати, доложить, что на запросъ представителя получена отъ предсѣдателя комиссіи по упорядоченію Варшавскаго узла, т. сов. Рыдзевскаго телеграмма отъ 15 сего декабря (которую представитель просилъ приложить къ дѣлу), сообщающая, что проектъ оборудованія этого узла законченъ вчернѣ, будетъ вскорѣ разсмотрѣнъ окончательно комиссіей и мѣсяца черезъ два представленъ въ Министерство Путей Сообщенія. Наконецъ, на перевозку угля на правый берегъ рѣки Вислы Радомская дорога не можетъ разсчитывать хотя бы и потому, что при этомъ не только не отпали бы существующія неудобства перевозки по вѣтвямъ Привислинскихъ дорогъ въ предѣлахъ Варшавы (о которыхъ полковникъ Тизенгаузенъ говоритъ на стр. 2 своей экономической записки), но неудобства эти усугубились бы еще вслѣдствіе необходимости перевести грузъ по городской вѣтви Радомской дороги до мѣста передачи на Привислинскія дороги. Въ частности слѣдуетъ еще замѣтить, что показанная полковникомъ Тизенгаузенемъ цифра привоза каменнаго угля въ Варшаву черезъ Ивангородъ—около 2.300 тысячъ пудовъ ошибочна: по статистикѣ Привислинской дороги за 1898 годъ весь привозъ угля въ Варшаву (въ томъ числѣ и на Прагу) черезъ Ивангородъ составлялъ, при равенствѣ тарифовъ, 636.500 пудовъ. Если и было привезено большее количество, то оно очевидно прослѣдовало на потребности казенныхъ дорогъ Варшавскаго узла и было перевезено по служебному тарифу. Такимъ образомъ нѣтъ основанія утверждать, что это количество (сверхъ 636.500 пудовъ) можетъ поступить на Радомскую дорогу, такъ какъ и впредь перевозка угля на потребности казенныхъ дорогъ, несомнѣнно, производилась бы черезъ Ивангородъ, по служебному тарифу этихъ дорогъ.

Затѣмъ по мнѣнію представителя Варшавско-Вѣнской жел. дороги, чтобы покончить съ вопросомъ о перевозкѣ угля къ Варшавѣ, необходимо еще коснуться тарифной его стороны. Какъ извѣстно, кружный тарифъ для угля въ Варшаву черезъ Ивангородъ съ платами кратчайшаго направленія былъ введенъ въ 1897 году по особымъ соображеніямъ, не имѣющимъ ничего общаго съ принципами, которыми руководствуются тарифныя учрежденія Министерства Финансовъ при установленіи коммерческихъ тарифовъ. Обстоятельство, при которыхъ послѣдовало установленіе этого тарифа (угольный кризисъ въ Варшавѣ), въ настоящее время утратили свой острый характеръ, впрочемъ уже въ 1898 году стали достовѣрно извѣстны причины, вызвавшія угольную голодовку въ Варшавѣ, и былъ установленъ фактъ, что причины эти не зависѣли ни отъ перевозныхъ

средствъ Варшаво-Вѣнской дороги, ни вообще отъ состоянія путей сообщенія. Поэтому еще въ 1898 году Варшаво-Вѣнская дорога имѣла полное основаніе къ возбужденію передъ Министерствомъ Финансовъ ходатайства объ отмѣнѣ кружнаго тарифа, о которомъ идетъ рѣчь, и если такое ходатайство и не было возбуждено, то лишь потому, что какъ это видно изъ приведенныхъ цифръ перевозки черезъ Ивангородъ, дорога эта не считала свои интересы существенно нарушенными. Въ противномъ случаѣ Варшаво-Вѣнская дорога не преминула бы войти, куда слѣдуетъ, съ представленіемъ о возстановленіи по отношенію къ ней нарушеннаго принципа и имѣла бы полное основаніе разсчитывать на удовлетвореніе ея ходатайства.

Казалось бы, что всѣ изложенныя соображенія доказываютъ, что основывать подсчеты доходности проектируемой линіи на перевозкѣ каменнаго угля въ Варшаву довольно рисковано. Что же касается другихъ слагаемыхъ, изъ которыхъ выводится общая цифра доходности Радомской дороги, то, не имѣя данныхъ для оспариванія той или другой цифры, необходимо ограничиться лишь общимъ замѣчаніемъ, что цифры перевозки и по предположеніямъ полковника Тизенгаузена, и по предположеніямъ другихъ предпринимателей кажутся весьма преувеличенными. Нельзя упускать изъ виду, что прошло около 20 лѣтъ прежде, чѣмъ начала окупать себя бывшая Привислинская дорога, что, слѣдовательно, сравнивать проектируемую линію съ участкомъ Варшава—Ивангородъ врядъ ли правильно. Нельзя закрывать глаза и на то, что до послѣдняго времени не окупала себя и бывшая Ивангородъ-Домбровская дорога, которая благодаря своему географическому положенію (угольный районъ, мѣстность съ развитой обрабатывающей промышленностью, близость границы) могла разсчитывать на гораздо большее количество мѣстнаго груза чѣмъ проектируемая линія и, которая, кромѣ того, должна была привлечь транзитные грузы, сокращая слишкомъ на 100 верстъ разстояніе отъ западной границы въ южныя губерніи Россіи и около 50 верстъ въ центральныя и восточныя. Разсматривать Радомскую дорогу, какъ второй путь участка Варшава-Ивангородъ Привислинскихъ дорогъ тоже, по мнѣнію представителя, нѣтъ основанія, такъ какъ направленіе грузовъ по этому пути увеличило бы непроизводительно пробѣгъ этихъ грузовъ въ сообщеніяхъ Варшавы съ дорогами, лежащими къ югу и востоку отъ Ковеля и съ южнымъ участкомъ Привислинскихъ дорогъ. Для города Родома и его окрестностей проектируемая дорога, равнымъ образомъ, не имѣла бы такого громаднаго значенія, какое ей приписывается, и можно сказать безъ преувеличенія, что облегченіе сно-

шеній этого пункта съ Варшавой достигалось бы вполнѣ путемъ ускоренія движенія поѣздовъ на участкѣ Радомъ-Ивангородъ-Варшава, Такимъ образомъ нельзя не придти къ заключенію, что въ проектѣ постройки Радомской дороги нѣтъ тѣхъ основныхъ элементовъ, которыми обуславливается вообще необходимость постройки новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, а именно: 1) значительное количество мѣстнаго груза, обеспечивающаго финансовую самостоятельность дороги, 2) соединеніе новыхъ рынковъ сбыта съ мѣстами производства, или мѣстъ производства съ мѣстами добычи сырья, 3) значительное сокращеніе разстоянія перевозки между означенными пунктами и 4) освобожденіе существующихъ путей отъ избытка груза, который они не въ состояніи перевезти. При отсутствіи этихъ условій новая линія можетъ основывать свою доходность лишь на отвлеченіе грузовъ отъ сосѣднихъ дорогъ. Не отрицая такого отвлеченія, проектъ полковника Тизенгаузена оправдываетъ оное выгодой, которую якобы должна получить казна отъ увеличенія пробѣга каменнаго угля по казеннымъ дорогамъ, Конечно въ обязанности представителя Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги не входитъ подсчитывать убытки или выгоды казны: однако нельзя не обратить вниманія Коммисіи на одну частность. Полковникъ Тизенгаузенъ указываетъ между прочимъ, что каждый пудъ угля, отвлеченный Радомской дорогой отъ Варшавско-Вѣнской дастъ казнѣ лишнихъ 0,59 копѣйки; но при этомъ нельзя вѣдь упускать изъ виду, что этотъ плюсъ въ пользу казны явился бы лишь съ момента, съ котораго проектируемая Радомская линія начнетъ окупать себя согласно предположеніямъ полковника Тизенгаузена, то есть когда доходъ ея покроетъ $\frac{1}{2}\%$ интереса и погашеніе облигаціоннаго капитала и за всѣми прочими отчисленіями дастъ еще 6% на акціонерный капиталъ, иначе говоря, когда доходъ на версту дороги превыситъ 12000 р., цифру не малую для новой дороги. До этого момента увеличеніе дохода казны отъ отвлекаемыхъ съ Варшавско-Вѣнской дороги грузовъ выразится лишь разницей между цифрой дохода отъ перевозки по казеннымъ дорогамъ до Радомы и цифрой дохода казны отъ перевозки по Варшавско-Вѣнской дорогѣ, то есть по системѣ подсчета полковника Тизенгаузена $1,57 - 1,355 = 0,215$ коп. на пудъ, если же принять во вниманіе, что подсчетъ полковника Тизенгаузена основанъ на равенствѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ обоихъ направленій, то и этотъ плюсъ въ пользу казны окажется призрачнымъ, такъ какъ очевидно эксплуатаціонные расходы вполнѣ оборудованнаго и готоваго къ перевозкѣ направленія по Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги будутъ несравненно ниже эксплуатаціонныхъ расходовъ участка Домброва-Радомъ, кото-

рый пришлось бы усилить специально для этихъ новыхъ перевозокъ.

По имѣющимся свѣдѣніямъ, на будущій 1901 годъ Привислинскимъ дорогамъ открыть лишь кредитъ въ 250 тысячъ рублей на укладку второго пути на участкахъ Скаржиско-Пржисѣка и Тоннель-Стржемешицы; на укладку же второго пути на всемъ участкѣ Стржемешецы-Ивангородъ требовалось по расцѣнкѣ 4.600.000 рублей, при чемъ вовсе не имѣлось въ виду усиленіе дороги соразмѣрно потребностямъ движенія на случай постройки Радомской линіи и привлеченія на нее значительнаго количества грузовъ отправляемыхъ изъ Домбровскаго бассейна.

Въ заключеніе необходимо напомнить, какъ трудно осуществляются въ послѣднее время всякія концессіи (примѣръ—Томашовская дорога) и съ какими затрудненіями сопряжена нынѣ всякая реализація капитала. Быть можетъ, Радомская дорога и не будетъ строиться, по крайней мѣрѣ въ близкомъ будущемъ: не подлежитъ однако сомнѣнію, что одинъ слухъ о концессіи на нее, притомъ еще въ связи съ предположеніями объ отвлеченіи значительнаго количества грузовъ отъ Варшавско-Вѣнской дороги крайне вредно повліяетъ на реализацію бумагъ сей послѣдней, какъ разрѣшенныхъ къ выпуску, такъ и имѣющихъ быть разрѣшенными въ самомъ близкомъ будущемъ. Только съ этой стороны является единственная и притомъ серьезная опасность для Варшавско-Вѣнской дороги; что касается до опасеній или надеждъ, что Радомская дорога можетъ фактически отвлечь значительно количество груза отъ Варшавско-Вѣнской, то этихъ опасеній или надеждъ, ввиду всего высказаннаго представитель Варшавско-Вѣнской дороги раздѣлить не можетъ, будучи вполне убѣжденъ, что не только весь перевозимый въ Варшаву каменный уголь, но и то его количество, которое въ послѣдствіи можетъ составить приростъ потребленія Варшавы, неминуемо направится на кратчайшее и вполне достаточно оборудованное направленіе, какимъ является направленіе по Варшавско-Вѣнской дорогѣ.

Затѣмъ Комиссіи доложены результаты работъ Подкомиссіи подъ предсѣдательствомъ А. Н. Ратькова-Рожнова по выясненію вѣроятной доходности проектируемой Варшавско-Радомской желѣзной дороги и вліянія ея на сосѣднія линіи.

Согласно представленнымъ предпринимателями полковникомъ Тизенгаузенемъ и княземъ Любомірскимъ, графомъ Замойскимъ и инженеромъ Свѣнцицкимъ даннымъ, а также подсчетамъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Подкомиссіей валовой доходъ отъ грузоваго движенія Радомской дороги, безъ вѣтвей въ предѣлахъ города Варшавы, опредѣ-

ленъ въ 716.000 руб. (подробные расчеты въ приложеніи къ сему журналу). Нѣкоторое разногласіе въ Подкоммиссіи вызвало опредѣленіе вѣроятныхъ размѣровъ перевозокъ по новой линіи каменнаго угля въ Варшаву.

За послѣдніе годы привозъ угля въ Варшаву (по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ) составлялъ:

Въ 1893	г.	35,5	милл.	п.	въ томъ числѣ на Прагу	4,7	милл.	п.	0,4	м.	п.	Изъ этого количества по Привисл. ж. д.
"	1894	"	40,5	"	"	"	"	"	6,1	"	"	2,5
"	1895	"	43,1	"	"	"	"	"	6,6	"	"	1,9
"	1896	"	43,4	"	"	"	"	"	6,8	"	"	1,4
"	1897	"	47,0	"	"	"	"	"	6,9	"	"	2,4
"	1898	"	43,2	"	"	"	"	"	6,1	"	"	1,4
"	1899	"	46,0	"	"	"	"	"	7,3	"	"	1,2

Такимъ образомъ, прибытіе угля въ Варшаву достигло maximum 47 мил. пуд., но затѣмъ упало въ послѣднемъ отчетномъ году до 43 милл. пуд. Принимая однако, во вниманіе, что въ Варшавѣ и при извѣстномъ ростѣ привоза угля все таки ощущался въ послѣднее время недостатокъ въ этомъ топливѣ, Подкоммиссія остановилась для своихъ расчетовъ на предположеніи, что общее прибытіе угля по желѣзной дорогѣ въ Варшаву ко времени открытія Радомской желѣзной дороги можетъ достигнуть 50 милл. пуд.

При этомъ, однако, нѣкоторые члены Подкоммиссіи, не возражая противъ принятія для дальнѣйшихъ расчетовъ размѣръ потребленія угля въ Варшавѣ въ означенной цифрѣ, 50 милл. пуд., вмѣстѣ съ тѣмъ считали необходимымъ оговорить, что норма эта должна быть разсматриваема какъ максимальная, такъ какъ, во 1-хъ, размѣръ потребленія Варшавы за время съ 1893 года почти не увеличивался и колеблется около 43—44 милл. пуд., только въ одномъ 1897 г. достигая 47 милл. пуд., и во вторыхъ, въ послѣднее время въ Варшавскомъ районѣ не только не замѣчается сильнаго развитія промышленности (для которой такимъ образомъ и предполагается идущій въ Варшаву уголь), но, напротивъ, подвѣліяніемъ неблагоприятныхъ финансовыхъ условій многія производства значительно сокращаются. При такихъ условіяхъ по мнѣнію вышеупомянутыхъ членовъ, принятая подкоммиссіей норма потребности въ углѣ Варшавы (50 милл. пуд.), превышающая почти на 7 милл. пуд. размѣръ потребленія въ настоящее время (1898 г.),— едва-ли можетъ быть превзойдена въ теченіе долгаго времени.

Переходя къ вопросу о распредѣленіи перевозки угля въ Варшаву между существующими Варшавско-Вѣнской и Привислянскою и Радомскою жел. дорогами, подкоммиссією были приняты во вниманіе слѣдующія обстоятельства.

а) По существующимъ жел. дорогамъ ежегодно подвозятся отъ 43—47 милл. пуд. въ годъ.

б) Изъ этого количества 5—7 милл. пуд. назначаются на правый берегъ Вислы на ст. Прагу, причемъ по Привислинской ж. дорогѣ перевозится изъ этого количества около 3—4 милл. пуд.

в) заводы лѣваго берега Вислы, куда подойдетъ Радомская ж. д., потребляютъ около 5 милл. пуд., которые въ настоящее время подвозятся со ст. Варшавско-Вѣнской ж. д. гужомъ. Однако изъ этого количества на расположенный здѣсь газовый заводъ привозится 2.750.000 пуд. коксующагося угля, который добывается въ настоящее время только на заграничныхъ копяхъ и потому во всякомъ случаѣ будетъ идти по старому пути — по Варшавско-Вѣнской жел. дорогѣ.

г) Развитие фабричной и заводской промышленности возможно ожидать по правому берегу Вислы, т. е. въ районѣ ст. Прага; мѣстность-же, гдѣ проектируется конечная станція Радомской ж. д. представляется настолько центральной и весьма населенною, что рассчитывать на сколько нибудь значительное здѣсь увеличеніе фабрикъ и заводовъ едва-ли возможно.

По симъ соображеніямъ и принимая во вниманіе, что Варшавско-Вѣнская ж. д. уже произвела и предполагаетъ произвести значительныя работы для увеличенія своей пропускной и провозной способности, большинство членовъ подкомиссіи полагало, что изъ общей потребности Варшавскаго района въ углѣ, по названной дорогѣ будетъ поступать не менѣе того количества, которое уже теперь по ней обыкновенно перевозится, т. е. не менѣе 43 милл. пуд. въ годъ; и что засимъ Радомской линіей можетъ подвозиться въ Варшаву никакъ не болѣе 7 милл. пуд. ежегодно (не считая 2 милл. пуд., поступающихъ въ районъ Радомской линіи).

Нѣкоторые-же члены Подкомиссіи находили послѣднее количество слишкомъ малымъ, указывая на то, что съ постройкою Калишской ж. д. перевозка угля по Варш.-Вѣнской ж. д. для удовлетворенія потребности района названной новой линіи, можетъ увеличиться настолько, что Варш.-Вѣнская ж. д., не смотря на предпринятое Обществомъ ея усиленіе, окажется не въ состояніи удовлетворить своевременно и безъ задержекъ всю потребность въ углѣ г. Варшавы, вслѣдствіе чего на Радомское направленіе будетъ поступать не 7 милл. пуд., а значительно больше и не менѣе $\frac{1}{4}$ всей принятой для Варшавы нормы, т. е. въ размѣрѣ $12\frac{1}{2}$ милл. пуд. ежегодно.

Если принять количество транзитнаго угля въ послѣдней цифрѣ ($12\frac{1}{2}$ милл. пуд.), то весь валовой сборъ Радомской ж. д. отъ грузоваго движенія соста-

Всего около $7\frac{1}{2}$
(въ среднемъ за годъ)

вить около 816 тыс. руб., болѣе противъ исчисленной большинствомъ членовъ Подкомиссіи цифры (716 т. р.) на 100.000 руб., что касается дохода отъ пассажирскаго движенія по Радомской ж. д. то Подкомиссія остановилась для опредѣленія такового на нормѣ, считая въ томъ числѣ и доходы отъ перевозки багажа и грузовъ большой скорости, а также мелкіе доходы, не зависящіе отъ движенія, въ 2.000 руб. на 1 версту, въ соотвѣтствіи съ аналогичными доходами сосѣднихъ жел. дорогъ, на которыхъ они составляютъ (1898 г.): на Привислинской—2305 руб. и на Ивангородо-Домбровской 1954 руб. на 1 версту. Столь большой доходъ отъ перевозки пассажировъ равный поверстному доходу старыхъ желѣзнодорожныхъ линій, находящихся въ эксплуатаціи уже 20 и 13 лѣтъ, принятъ Подкомиссіей въ виду того, что пассажирскій вокзалъ новой линіи предположенъ въ центральной части города, такъ что для дачнаго и подгороднаго движенія новая жел. дорога представить сравнительно большія удобства.

Какой? — Ввод
вѣтъ въ пред-
ост. 2. Варшавы
Подкомиссія не
решаетъ въ рас-
ходъ (см. выше,
стр 31).

Доходъ по вѣтвямъ принятъ въ цифрѣ, исчисленной въ запискѣ полк. Тизенгаузена, а именно 63.160 руб., но вмѣстѣ съ дополнительными сборами, что составитъ 1 коп. съ пуда за провозъ на протяженіи въ 12 верстъ; между тѣмъ какъ полк. Тизенгаузенъ имѣлъ въ виду взимать еще съ этихъ грузовъ и дополнительные сборы.

Расходы эксплуатаціи Подкомиссія приняла въ 60% отъ валового дохода. Эти расходы составляли:

Годы.	Привислинскія жел. дор.			Ивангор.-Домбровск. ж. д.		
	%	Расходъ на 1 версту.	Доходъ на 1 версту.	%	Расходъ на 1 версту.	Доходъ на 1 версту.
1895	80	7.773	9.781	65	7.138	11.018
1896	77	8.012	10.471	63	7.489	11.855
1897	79	7.823	9.921	59	7.784	13.233
1898	78	6.292	9.487	56	8.519	15.336

Въ виду небольшого протяженія линіи расходы, отъ движенія не зависящіе, должны ложиться на 1 версту пути весьма значительной суммой. Если считать ихъ въ 3.000 руб. на 1 версту, а расходы, отъ движенія зависящіе, въ 60 коп. съ поѣздо-версты, то весь расходъ составитъ:

- а) расходы, независящіе отъ размѣра движенія:
105 вер. по 3.000 руб. 315.000 р.
б) расходы, зависящіе. Общее количество пудо-верстъ исчислено Подкомиссіей (приложеніе) въ 2.406.500 т. п.-в., изъ коихъ въ главномъ (сѣверномъ) направленіи будетъ сдѣлано 2.278.110 тыс. п.-верстъ.

Такимъ образомъ общее количество поѣздо-верстъ опредѣляется въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Количество поѣздо - верстъ товарныхъ ($\frac{4.556.220.000}{20.000}$)	227.811
Количество поѣздо-верстъ пассажирскихъ ($365 \times 95 \times 4$).	138.700
Количество поѣздо-верстъ добавочныхъ дачныхъ ($150 \times 95 \times 2$)	28.500
Колич. поѣздо-верстъ служебныхъ (15%).	59.251
Всего	454.262

Считая по 60 коп. съ поѣздо-версты, расходы отъ движенія зависящія составятъ (454.262×60): 272.557 руб., а все расходы опредѣлятся въ суммѣ:

Не зависящія отъ движенія.	315.000 р.
Зависящія отъ движенія	272.557 р.

Итого . . . 587.557 р.

что составитъ около 60% отъ общаго валоваго дохода дороги.

Стоимость сооруженія линіи, при основныхъ заданіяхъ магистрали принята, согласно заключенію представителя Министерства Путей Сообщенія О. А. Струве, въ 7.100.000 руб. дѣйств., въ томъ числѣ стоимость вѣтвей въ г. Варшавѣ 1.600.000 руб. и стоимость подвижнаго состава, въ количествѣ сообразно съ ожидаемымъ грузовымъ и пассажирскимъ движеніемъ,—1.500.000 руб.

Нарицательный капиталъ, при условіи соотношенія между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами, какъ 1 : 3, считая реализаціонную цѣну 5-ти процентныхъ облигацій по 88 руб. за 100 нариц. и проценты за время постройки на облигаціонный капиталъ въ 8%,—составитъ 8.352.800 руб., въ томъ числѣ акцій на 2.088.200 р. и облигацій на 6.264.600 руб. нариц.

Годовой платежъ по облигаціямъ (проценты и погашеніе въ 60 лѣтъ), погашеніе акцій (въ 60 лѣтъ) и отчисленіе въ запасный капиталъ (около 8.000 руб. въ годъ) составятъ $330.960 + 8.770 + 8.000 = 347.730$ р.

Въ результатѣ получится: изъ валоваго дохода въ 979.261 руб. необходимо отчислить на расходы эксплуатаціи 587.557 руб., такъ что чистый доходъ составитъ 391.704 руб. За вычетомъ на срочные платежи и погашеніе 347.730 руб.—на акціонерный капиталъ останется 43.974 руб. или 2,1 %. Слѣдовательно, если движеніе достигнетъ предположенныхъ Подкомиссіей размѣровъ, то новая жел. дорога уже въ первые годы ея эксплуатаціи обѣщаетъ дать доходъ, вполне покрывающій обязательные платежи по облигаціоннымъ капиталамъ и достаточный даже для выдачи нѣкотораго дивиденда на акціи.

При этомъ отъ перехода транзитныхъ грузовъ съ казенныхъ Ивангородо-Домбровской и Привислин-

ской жел. дорогъ и съ частной Варшавско-Вѣнской жел. дороги на новую Радомскую жел. дорогу, по подсчетамъ Подкоммиссіи, казенныя жел. дороги понесутъ чистой потери въ выручкѣ (считая сбереженіе въ эксплуатаціонныхъ расходахъ въ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты) 302.798 рублей, а Варшавско-Вѣнская—280.873 руб. Однако, вмѣстѣ съ тѣмъ, доходность (чистая) казеннаго участка Домброво-Радомъ отъ поступленія на него новыхъ перевозокъ каменнаго угля въ размѣрѣ 7 милл. пуд. для Варшавы и 2 милл. пуд. для района новой Радомской жел. дороги возрастетъ на 190.000 руб. Если принять во вниманіе, что половина убытковъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги также падаетъ на казну, то въ результатѣ казна отъ постройки Радомской жел. дороги потерпитъ убытокъ въ размѣрѣ $302.798 - 190.000 + 140.436 = 253.234$ руб. Если-же принять размѣръ перевозокъ угля въ Варшаву не въ 7 милл. пуд., а въ цифрѣ $12\frac{1}{2}$ милл. пуд., какъ то полагали нѣкоторые члены подкоммиссіи, то исчисленный выше убытокъ казны уменьшается и выразился-бы въ суммѣ 227.605 руб.

Разсмотрѣвъ представленныя Подкоммиссіей результаты ея подсчетовъ по опредѣленію вѣроятной доходности проектируемой Радомской жел. дороги, Коммиссія признала ихъ правильными.

Равнымъ образомъ Коммиссія, согласно заключенію Подкоммиссіи, по вопросу о возможномъ вліяніи новой дороги на сосѣдній Гроецкій подъѣздный путь высказалась въ томъ смыслѣ, что вліяніе это едва-ли будетъ особенно чувствительно по отношенію къ существующему уже участку этого пути Варшава-Пясечно-Голковъ и къ вѣтви его на пос. Гора-Кальварія. Наоборотъ, дальнѣйшее продолженіе этого пути отъ Голкова до г. Гройцы, и завода Черскъ, концессія на которое уже выдана гр. Замойскому, но которое еще не осуществлено, становится совершенно излишнимъ: при разрѣшеніи сооруженія Радомской жел. дороги, узкоколейная линія Варшава-Голковъ-Гройцы, несомнѣнно, не будетъ въ состояніи конкурировать съ ширококолейной магистралью Варшава-Гройцы-Радомъ, такъ какъ районъ обѣихъ линій совершенно общій, и грузы и пассажиры, не сомнѣнно, предпочтутъ ширококолейную магистраль съ общими низкими тарифами, узкоколейный-же подъѣздный путь даже при пониженныхъ тарифахъ остался-бы безъ перевозокъ и, слѣдовательно, безъ доходовъ.

Такимъ образомъ владѣльцы Гроецкаго подъѣзднаго пути страдаютъ, какъ отъ потери значительной части грузовъ, такъ и отъ того, что для оставшейся на ихъ пути части грузовъ они принуждены будутъ примѣнять пониженные тарифы.

Затѣмъ, ранѣе перехода къ обсужденію вопроса о Радомской дороги по существу, въ Коммиссіи воз-

бужденъ былъ частный вопросъ о томъ, насколько правильнымъ и законнымъ является то положеніе, о которомъ заявляли предприниматели гр. Замойскій, кн. Любомірскій и инженеръ Свѣнцицкій, а именно, что въ предпріятіи Гроецкаго подъѣзднаго пути, разрѣшеніе на постройку и эксплуатацію котораго дано гр. Замойскому единолично, участвуютъ еще многочисленные мелкіе пайщики.

По этому поводу было доложено Коммисіи нижеслѣдующее разъясненіе Юрисконсультъ Министерства Финансовъ. Изъ предъявленныхъ Юрисконсульту документовъ видно, что паевое товарищество, о которомъ идетъ рѣчь, основано было, путемъ нотаріальнаго договора, для постройки и эксплуатаціи конно-желѣзной дороги Варшава-Гора Кальварія вполнѣ законнымъ порядкомъ. Затѣмъ, когда гр. Замойскимъ приобрѣтено было отъ товарищества право постройки этой конки и вмѣстѣ съ тѣмъ Правительствомъ было разрѣшено ему устроить здѣсь вмѣсто конной дороги паровой подъѣздный путь,—участвовавшія въ товариществѣ лица не пожелали получить отъ гр. Замойскаго наличныя деньги за уступленную ему конно-желѣзную дорогу, а оставили ихъ у него въ дѣлѣ. Тѣмъ не менѣе они вовсе не являются равноправными съ гр. Замойскимъ владѣльцами Гроецкаго парового подъѣзднаго пути, сооруженіе и эксплуатація коего Высочайше разрѣшена единолично гр. Замойскому, а лишь его кредиторами, ввѣрившими ему на опредѣленныхъ условіяхъ и для извѣстнаго имъ дѣла свои капиталы, и въ отношеніяхъ ихъ къ гр. Замойскому и обратно Юрисконсультъ не усматриваетъ чего либо противозаконнаго. Равнымъ образомъ едва-ли можно видѣть въ разсматриваемомъ фактѣ какое либо правонарушеніе и въ отношеніи Высочайше утвержденныхъ условій сооруженія и эксплуатаціи Гроецкаго подъѣзднаго пути со стороны владѣльца сего пути—гр. Замойскаго, который не смотря на то, что извѣстная группа лицъ, ввѣряя ему свои деньги на постройку Гроецкаго пути, все-же по отношенію къ Правительству является единственнымъ владѣльцемъ пути и единственнымъ лицомъ, отвѣтственнымъ передъ Правительствомъ по всѣмъ обязательствамъ, связаннымъ съ этой концессіей.

Затѣмъ представители Военнаго вѣдомства возбуждали вопросъ о томъ, не слѣдуетъ-ли изъ имѣющихся на лицо, трехъ конкурентовъ—соискателей концессіи на постройку Радомской жел. дороги, а именно: 1) полк. Тизенгаузена, 2) гр. Потоцкаго и 3) кн. Любомірскаго, гр. Замойскаго и инженера Свѣнцицкаго—вовсе устранить послѣднюю группу въ виду допущеннаго ими при постройкѣ подъѣздныхъ путей подъ Варшавой цѣлага ряда неправильностей, нарушеній обычнаго установившагося порядка постройки

жел. дорогъ и подъѣздныхъ путей и вообще нежела-
тельнаго способа дѣйствій, примѣнявшагося ими при
постройкѣ названныхъ подъѣздныхъ путей, которые
нынѣ мѣшаютъ осуществленію Радомской магистрالی.
При этомъ означенные представители добавили ни-
жеслѣдующее.

„Изъ узкоколейныхъ жел. дорогъ, являющихся
„яко-бы заинтересованными въ вопросѣ о сооруженіи
„Варшавско-Радомской дороги, ранѣе всего была выс-
„троена Виляновская линія. Право на сооруженіе
„этой линіи съ конною тягою было предоставлено ин-
„женеру Гуссу Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ
„еще въ 1889 г. Впослѣдствіи, начиная съ 1895 г.
„Инженеръ Гуссъ возбудилъ рядъ ходатайствъ о раз-
„рѣшеніи продолжить построенную имъ линію отъ
„Вилянова сначала до Езерны, потомъ до Пясечно,
„наконецъ, до г. Гройцы, а также и о разрѣшеніи
„вѣтви отъ Виляновской станціею Варшавско-Вѣнской
„дороги. Но ранѣе полученія какого бы то ни было
„изъ испрашиваемыхъ разрѣшеній, открытая уже для
„движенія Виляновская линія (отъ Варшавы до Виля-
„нова) перешла въ руки акціонернаго Общества, уставъ
„котораго утвержденъ 15 марта 1896 г. Послѣдующія
„затѣмъ разрѣшенія на продолженіе этой линіи до
„Езерны, Пясечно и Гройцы были выдаваемы на имя
„Гусса и Родыса, такъ что вопросъ о Виляновской
„дорогѣ, такъ сказать, раздвоился—акціонерное Обще-
„ство владѣло линіей Варшаво-Виляновъ, а продол-
„женіе этой дороги до Черска и города Гройцы явля-
„лось частнымъ предпріятіемъ Гусса и Родыса.

„Еще въ 1894 г. Варшавскій Губернаторъ разрѣ-
„шилъ инженеру Гуссу пустить, въ видѣ опыта, на
„эксплоатируемой имъ Виляновской дорогѣ поѣзда
„съ паровой тягой, при условіи сопровожденія каждого
„поѣзда земскимъ стражникомъ. Съ этого времени
„Виляновская дорога фактически замѣнила живыхъ
„двигателей паровыми, хотя въ уставѣ ея акціонер-
„наго Общества, утвержденномъ только въ 1896 г.,
„введеніе на этой дорогѣ паровыхъ двигателей пре-
„дусматривается лишь въ будущемъ, съ разрѣшенія
„подлежащаго начальства. Министерство Путей Со-
„общенія, начиная съ 1895 г., нѣсколько разъ подни-
„мало вопросъ, кѣмъ и когда разрѣшена эта замѣна,
„но только въ 1899 г. получило отвѣтъ Правленія
„Общества, что паровая тяга была введена на Виля-
„новскомъ пути въ силу разрѣшенія Варшавскаго Гу-
„бернскаго Правленія даннаго въ 1894 г. Результа-
„томъ этого разъясненія было признаніе Коммиссіи о
„новыхъ жел. дорогахъ въ засѣданіи ея 9 декабря
„1899 г. возможности допустить на Виляновской до-
„рогѣ замѣну конной тяги паровою.

„Такая-же замѣна живыхъ двигателей паровыми
„была признана въ томъ-же засѣданіи Коммиссіи и

„для дороги Виляновъ-Пясечно инженера Гусса, ка-
„ковое мнѣніе Коммисіи было Высочайше утвер-
„ждено 26 мая 1900 г. Кромѣ этой послѣдней линіи,
„инженеръ Гуссъ получилъ въ 1899 г. также разрѣ-
„шеніе на постройку конно-желѣзной дороги отъ Пя-
„сечно до г. Гройцы. По словамъ одного изъ проше-
„ній, поданныхъ Гуссомъ и Родысомъ во второй по-
„ловинѣ 1899 г., участокъ изъ конно-желѣзной дороги
„отъ Пясечно черезъ Голковъ и далѣе на Гройцы,
„общимъ протяженіемъ въ 10 верстъ, былъ построенъ
„и эксплуатировался на основаніи временного разрѣ-
„шенія еще съ 1897 г., хотя законное разрѣшеніе по-
„стройки этого участка послѣдовало только въ іюнѣ
„1899 года.

„Въ 1897 г. Варшавскій купецъ Пашковскій по-
„лучилъ разрѣшеніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ
„на устройство по обочинамъ шоссе конно-желѣзнаго
„пути отъ Мокотова до Горы Кальваріи, а въ февралѣ
„1898 года, приступая къ постройкѣ, просилъ о за-
„мѣнѣ на сооружаемомъ имъ пути конной тяги па-
„ровою и о предварительномъ разрѣшеніи временно
„пользоваться паровыми двигателями. Освидѣтель-
„ствованіе построеннаго участка Горно-Кальварійской
„дороги, произведенное 9 іюля 1898 г. директоромъ
„Варшавской-Вѣнской жел. дороги Рыдзевскимъ, обна-
„ружило, что линія строится сразу для паровой тяги,
„но разрѣшенія временно пользоваться этой тягой не
„послѣдовало, такъ какъ, по мнѣнію Министерства
„Путей Сообщенія, такое позволеніе явилось-бы пред-
„рѣшеніемъ вопроса, возбужденнаго Пашковскимъ,—о
„замѣнѣ на его дорогѣ конной тяги паровою, что мо-
„жетъ быть разрѣшено только Высочайшею властью.

„Въ концѣ 1898 г. Пашковскій переуступилъ
„свои права на сооруженіе Горно-Кальварійской до-
„роги гр. Замойскому, который, черезъ своего повѣ-
„реннаго Жвана, вошелъ съ ходатайствомъ о замѣнѣ
„на этомъ пути конной тяги паровою, на что и полу-
„чилъ Высочайшее разрѣшеніе 9 іюля 1899 г. Въ
„то-же время гр. Замойскій возбудилъ также ходатайство
„о продолженіи Горно-Кальварійскаго пути до г. Радома.

„Такимъ образомъ къ сентябрю 1899 г. вопросъ
„о постройкѣ разсматриваемыхъ узкоколейныхъ до-
„рогъ находился въ слѣдующемъ положеніи: Гуссъ и
„Родысъ владѣли правомъ на сооруженіе конно-же-
„лѣзной дороги Пясечно-Гройцы, причемъ движеніе
„паровой тягой производилось до Голкова и даже да-
„лѣе, хотя предприниматели только возбудили хода-
„тайство о разрѣшеніи замѣны конной тяги паровою.
„Графъ-же Замойскій владѣлъ Горно-Кальварійскимъ
„путемъ и просилъ разрѣшенія, во первыхъ, продол-
„жить свою дорогу отъ Пясечно до Радома, и, во
„вторыхъ,—замѣнить на Горно-Кальварійскомъ пути
„конную тягу паровою, являясь такимъ образомъ кон-

„куррентомъ Гусса и Родыса по постройкѣ участка
„Пясечно-Черскъ-Гройцы. Слѣдовательно, Гуссъ и Ро-
„дысъ имѣли въ данный моментъ право устройства
„на линіи Пясечно-Гройцы дороги съ конной тягой, а
„гр. Замойскій не имѣлъ на эту линію рѣшительно
„никакихъ правъ.

„Въ сентябрѣ 1899 г. Гуссъ и Родысъ подали
„различнымъ властямъ, въ томъ числѣ Министрамъ
„Финансовъ и Путей Сообщенія, аналогичныя жало-
„бы, что какой то неизвѣстный предприниматель по-
„строилъ рядомъ съ ихъ дорогой отъ Пясечно до
„Голкова свою дорогу и является ихъ незаконнымъ
„конкурентомъ. Поэтому Гуссъ и Родысъ просили о
„прекращеніи такого беззаконія, при чемъ указывали
„на фактъ, что по этой самовольно построенной до-
„рогѣ курсировали вагоны и паровозы Горно-Кальва-
„рійской дороги (въ то время конно-желѣзной по за-
„кону). Министерство Путей Сообщенія предложило
„Варшавскому Губернатору разслѣдовать это дѣло и,
„если бы оказалось, что вѣтвь Пясечно-Голковъ уст-
„роена гр. Замойскимъ безъ надлежащаго разрѣше-
„нія,—немедленно прекратить по ней движеніе. Пока
„шло это разслѣдованіе, повѣренный гр. Замойскаго
„Жванъ подалъ нѣсколько прошеній въ Министерство
„Путей Сообщенія. Въ первомъ онъ просилъ разрѣше-
„нія продолжить вѣтвь Пясечно-Голковъ (незаконно
„сооруженную) до Черска, а во вторыхъ, повторяя ту
„же просьбу разъяснилъ, что гр. Замойскій, возбу-
„дивъ ходатайство о разрѣшеніи ему постройки вѣт-
„вей къ заводамъ, не счелъ нужнымъ ожидать этого
„разрѣшенія и, заключивъ контрактъ на перевозку въ
„Варшаву кирпича изъ Голковского завода, постро-
„илъ на пріобрѣтенной имъ землѣ не разрѣшенную
„частнаго пользованія вѣтвь Пясечно-Голковъ; нынѣ
„же просить только позволенія продолжать эксплоа-
„тацію этой, по словамъ прошенія, не открытой для
„общаго пользованія и, слѣдовательно, официально
„не существующей вѣтви. Министерство Путей Сооб-
„щенія признало вполне удовлетворительнымъ такое
„объясненіе происхожденія вѣтви гр. Замойскаго Пя-
„сечно-Голковъ и отмѣнило свое требованіе о прі-
„остановкѣ на ней движенія. Одновременно съ этой
„отмѣной Варшавскій Губернаторъ донесъ Министру
„Путей Сообщенія, что вѣтвь Пясечно-Голковъ по-
„строена и открыта для движенія безъ разрѣшенія
„Правительства самовольно Обществомъ Горно-Каль-
„варійской желѣзной дороги. Весь этотъ инцидентъ
„разрѣшился соглашеніемъ гр. Замойскаго съ Гуссомъ
„и Родысомъ, вслѣдствіе котораго два послѣднихъ
„предпринимателя отказались отъ постройки пути
„Пясечно-Гройцы, а гр. Замойскому Высочайше
„разрѣшено 26 мая 1900 г. какъ устройство назван-
„ной линіи съ паровою тягою, такъ и другихъ проси-

„мыхъ имъ вѣтвей, въ томъ числѣ яко бы не существующей вѣтви Пясечно-Голковъ, составляющей часть линіи Пясечно-Черскъ-Гройцы.

„Наконецъ, что касается введенія паровой тяги на Горно-Кальварійскомъ узкоколейномъ пути, то этотъ путь до 1 ноября 1900 г. не былъ еще освидѣтельствованъ надлежащей комиссіей и, слѣдователь, но паровая тяга на немъ de jure не существовала.

„Изложенная исторія возникновенія и развитія разсматриваемыхъ узкоколейныхъ путей позволяетъ прійти къ слѣдующимъ не безъинтереснымъ выводамъ, какъ о системѣ постройки такихъ дорогъ вообще, такъ и въ частности Горно-Кальварійскаго подъѣзднаго пути.

„Исторія каждой узкоколейной дороги начинается, какъ мы видѣли, разрѣшеніемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ на устройство конно-желѣзнаго пути. Этотъ путь съ самаго начала строится для паровой тяги, которая и вводится съ открытіемъ движенія, а въ то же время возбуждается ходатайство о замѣнѣ конной тяги паровою, причемъ временное разрѣшеніе мѣстныхъ властей считается вполне достаточнымъ. Продолженіе же разрѣшенной дороги увеличивается еще болѣе, такъ какъ ходатайство о разрѣшеніи постройки новыхъ участков нерѣдко возбуждается только послѣ открытія по нимъ движенія, а въ лучшемъ случаѣ—одновременно съ этимъ открытіемъ. Многія изъ такихъ дорогъ разрѣшены Военнымъ Министерствомъ съ непремѣннымъ условіемъ пользованія конною тагою, а впоследствии, когда поднимался вопросъ объ узаконеніи вмѣсто конножелѣзной дороги парового подъѣзднаго пути, Министерство должно было поступать своими требованіями во избѣжаніе раззоренія цѣлыхъ предпріятій. Такимъ образомъ, основаніемъ для развитія пригородной узкоколейной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Привислинскомъ краѣ является полное игнорированіе предпринимателями не только требованій отдѣльных Министерствъ, но даже Высочайшихъ повелѣній и общихъ законовъ Имперіи.

„За послѣднее время изложенная выше система получила новое дополненіе — владѣніе узкоколейнымъ путемъ стало фигурировать въ качествѣ права на сооруженіе въ томъ-же направленіи желѣзной дороги магистральнаго типа. Такимъ образомъ, разрѣшеніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ на постройку конной желѣзной дороги будетъ предрѣшать вопросъ о выборѣ предпринимателя для сооруженія въ сходномъ направленіи настоящей желѣзной дороги, и нѣтъ сомнѣнія, что при такомъ поворотѣ дѣлъ предприниматели конножелѣзныхъ дорогъ внесутъ въ желѣзнодорожное хозяйство ту-же изворотливость въ обходѣ законовъ и то-же безцеремонное

„отношеніе къ правамъ государства, которое они об-
„наружили при описанномъ выше превращеніи своихъ
„конокъ въ узкоколейные подъѣздные пути съ паро-
„выми двигателями“.

По поводу высказаннаго представителями Воен-
наго вѣдомства представитель Министерства Путей
Сообщенія С. Н. Ястржембскій объяснилъ, что, по-
дѣйствующимъ у насъ узаконеніямъ, разрѣшеніе на
устройство конножелѣзныхъ дорогъ предоставлено Ми-
нистерству Внутреннихъ Дѣлъ, а на устройство па-
ровыхъ путей зависитъ отъ Высочайшей власти,
причемъ предприниматели подъѣздныхъ путей съ
механическими двигателями подчинены сложному и
обременительному для нихъ порядку, указанному въ
Положеніи о подъѣздныхъ путяхъ. При такихъ не-
одинаковыхъ требованіяхъ предъявляемыхъ закономъ
къ предпринимателямъ въ зависимости отъ типа
подъѣздного пути и при отсутствіи у предпринима-
телей увѣренности въ полученіи разрѣшенія на устрой-
ство подъѣздного пути въ особенности въ предѣлахъ
Привислинскаго края, прилегающаго къ границѣ Им-
періи, весьма естественно, что предприниматели, при
самомъ возбужденіи ходатайства, не рѣдко избираютъ
тотъ типъ пути, который представляетъ наиболѣе
шансовъ успѣха и который сопряженъ съ наименьшими
для нихъ хлопотами, а именно ходатайствуютъ о раз-
рѣшеніи коннаго пути. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, не теряя
надежды на полученіе со временемъ, при измѣнив-
шихся условіяхъ, разрѣшенія на замѣну конной тяги
паровою, они, при самомъ сооруженіи коннаго пути,
примѣняютъ къ нему такія техническія условія, ко-
торые дозволили бы во всякое время превратить кон-
ный путь въ паровой и при наступленіи благоприят-
ныхъ условій, возбуждаютъ ходатайства о замѣнѣ
конной тяги паровою. Въ такихъ дѣйствіяхъ предприни-
мателей нельзя усмотрѣть ничего не только противо-
законнаго, но даже некорректнаго. Если же на прак-
тикѣ были случаи, какъ это можно усмотрѣть изъ
заявленія представителей Военнаго вѣдомства, что
разрѣшенія хотя бы и временныя на замѣну конной
тяги паровою давались не подлежащими властями, то
винить въ этомъ предпринимателей не представляется
возможнымъ.

Равнымъ образомъ и представитель Министерства
Внутреннихъ Дѣлъ Д. Я. Дунинъ - Борковскій вы-
сказалъ, что, по его мнѣнію, едва-ли въ дѣйствіяхъ
предпринимателей по постройкѣ подъѣздныхъ путей
подъ Варшавой можно видѣть преступныя или проти-
возаконныя дѣянія. Министерство Внутреннихъ Дѣлъ
вообще съ большою осторожностью разрѣшаетъ соору-
женіе конокъ внѣ предѣлахъ городовъ и руководится
при этомъ отзывомъ мѣстныхъ властей, въ Приви-
слинскомъ краѣ—и военныхъ. Тѣмъ не менѣе, едва-ли
разрѣшеніе устройства конокъ тамъ, гдѣ нѣтъ ника-

кихъ предложеній относительно постройки паровыхъ обыкновенныхъ желѣзныхъ дорогъ, можетъ быть вреднымъ для чьихъ бы то ни было интересовъ, и, во всякомъ случаѣ, разрѣшеніе постройки между двумя пунктами вовсе не мѣшаетъ устройству между тѣми-же пунктами обыкновенной желѣзной дороги, — рядомъ-ли съ конкой или съ обращеніемъ конки въ такую дорогу.

Затѣмъ, прежде, чѣмъ перейти къ обсужденію вопроса о выборѣ предпринимателя для постройки Радомской жел. дороги, Предсѣдатель предложилъ членамъ Коммисіи высказаться, въ виду выяснившихся уже въ достаточной мѣрѣ обстоятельствъ дѣла, по общему вопросу о томъ, представляется-ли осуществленіе постройки проектируемой Радомской жел. дороги въ настоящее время желательнымъ и необходимымъ.

По этому поводу представители Военнаго Министерства высказали, что хотя ранѣе Военнымъ Вѣдомствомъ соединеніе Варшавы съ Радомомъ и признавалось не желательнымъ, съ стратегической точки зрѣнія, нынѣ, въ виду рѣшенной уже укладки второго пути на участкѣ Ивангорода-Домбровской жел. дороги Домброва-Скаржиско, сооруженіе прямой магистрали Варшава-Радомъ, при томъ на частныя средства безъ какихъ либо затратъ или жертвъ со стороны казны, слѣдуетъ признать весьма желательнымъ. Дорога эта вовсе не можетъ быть отнесена къ категоріи необходимыхъ стратегическихъ дорогъ, но она несомнѣнно, отвѣчаетъ военнымъ интересамъ, въ особенности въ связи съ упорядоченіемъ хотя одной южной части Варшавскаго узла.

Основываясь на этихъ соображеніяхъ, представитель Государственнаго Контроля колл. секр. Аксаковъ заявилъ, что при современныхъ тяжелыхъ условіяхъ реализаціи строительнаго капитала онъ почиталъ бы полезнымъ отсрочить сооруженіе Варшаво-Радомской жел. дороги до болѣе благопріятнаго времени, не отрицая крупной полезности ея для интересовъ края и полной безвредности ея для интересовъ казны.

Равнымъ образомъ и одинъ изъ представителей Министерства Путей Сообщенія П. П. Червинскій находилъ Радомскую жел. дорогу неотложно необходимой, такъ какъ она послужитъ вторымъ путемъ для доставки каменнаго угля въ Варшаву изъ Домбровскаго бассейна. Варшава отапливается углемъ, и для нея представляется существенно важнымъ имѣть, на случай всякихъ экстренныхъ обстоятельствъ, кромѣ Варшавско-Вѣнской жел. дороги, еще сильный провозоспособный обходный путь, какимъ и явится новая Радомская жел. дорога магистральнаго типа вмѣстѣ съ строящимся вторымъ путемъ Ивангорода-Домбровской жел. дороги отъ Радома до Домбровы. Несомнѣнно, что Общество Варшавско-Вѣнской жел. дороги

употребляетъ всѣ усилія и затрачиваетъ огромныя средства для доведенія своей провозной и пропускной способности до размѣровъ, могущихъ вполне удовлетворить предъявляемымъ къ дорогѣ требованіямъ. Однако задержки въ срочности доставки всегда на ней возможны, а малѣйшая заминка въ доставкѣ столь необходимаго продукта, какъ каменноугольное топливо, можетъ весьма неблагоприятно отражаться на жителяхъ большого города, отапливаемого почти исключительно однимъ углемъ. Конечно, главнымъ путемъ для доставки угля въ Варшаву и послѣ постройки Радомской жел. дор. будетъ по прежнему кратчайшее направленіе — Варшавско-Вѣнская жел. дорога, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время трудно даже сказать, останется-ли въ дѣйствиіи и впредь временно установленный въ 1897 г. тарифъ по Ивангородо-Домбровской жел. дорогѣ, равный тарифу кратчайшаго направленія — по Варшавско-Вѣнской жел. дорогѣ. Но запасный провозоспособный ширококолейный путь всегда будетъ служить угрозой для Варшавско-Вѣнской ж. д., заставляющей ее всегда быть хорошо подготовленной къ перевозкѣ.

За исключеніемъ П. П. Червинскаго и членовъ Коммиссіи отъ Военнаго Министерства, всѣ прочіе члены Коммиссіи высказались въ томъ смыслѣ, что при настоящихъ обстоятельствахъ, выяснившихся въ засѣданіи Коммиссіи по разсмотрѣнію сего дѣла, постройка Радомской жел. дороги въ настоящее время не вызывается дѣйствительною необходимостью.

Какъ выяснено Подкоммиссіей, главную массу перевозокъ по проектируемой Радомской жел. дорогѣ должны составить транзитные грузы, идущіе въ настоящее время по казеннымъ Ивангородо-Домбровской и Привислинскимъ дорогамъ, а отчасти и по частной Варшавско-Вѣнской дорогѣ.

Изъ всей выручки дороги отъ товарнаго движенія (не считая соединительныхъ вѣтвей въ Варшавѣ) — 716.101 руб. — выручка отъ транзитныхъ грузовъ даетъ 534.016 руб. или около 75%. Такимъ образомъ собственно мѣстное значеніе новая жел. дорога будетъ имѣть весьма небольшое. Что же касается необходимости новаго транзитнаго пути между Варшавой и Радомомъ, то едва-ли она въ настоящее время столь настоятельна. Дѣйствительно, главное значеніе Радомской линіи представляется въ томъ, что она подходя уже въ Варшаву должна облегчить Варшавско-Вѣнскую жел. дорогу. Но въ настоящее время для доставки угля въ Варшаву уже имѣется, помимо Варшавско-Вѣнской жел. дороги, еще и другое направленіе, а именно по Привислинской жел. дорогѣ. Хотя путь этотъ болѣе длинный, но стоимость провоза установлена нынѣ одна и та же. Слѣдовательно, если Варшавско-Вѣнская жел. дорога, вслѣдствіе недостаточной провозоспособности, не могла своевременно

*Эти грузы идут по транзитнымъ : ах движению на
границе или оканчивается въ Варшаву*

удовлетворить спроса Варшавы въ углѣ, то недостатокъ этотъ долженъ былъ восполниться Привислинской жел. дорогой, по которой уголь и долженъ былъ перевозиться въ Варшаву. Однако въ дѣйствительности оказывается, что вся перевозка угля по послѣдней дорогѣ въ Варшаву составляла за все время съ 1893 по 1898 гг. въ среднемъ всего только около 3,6 милл. пуд. въ годъ, въ то же время какъ на одну лишь станцію Прага Привислинской жел. дороги передавалось угля съ Варшавско-Вѣнской жел. дороги отъ 3-хъ до 6,5 или въ среднемъ 4,5 милл. пуд. въ годъ. Обстоятельство это, въ связи съ ощущавшейся въ послѣдніе годы въ Варшавѣ нѣкоторой нестачи угля, можетъ быть объясняемо только тѣмъ, что провозоспособность Привислинской жел. дороги была на столько недостаточна, что дорога не могла удовлетворять потребности угля, даже на правомъ берегу Вислы, т. е. въ районѣ конечной станціи въ Варшавѣ. Если же Привислинская жел. дорога была бы въ состояніи перевести въ Прагу все поступающее туда, количество угля, то Варшавско-Вѣнская жел. дорога освободилась бы отъ перевозки угля для Праги въ количествѣ, достигшемъ въ 1899 г. въ $6\frac{1}{2}$ милл. пудовъ и составляющемъ въ среднемъ за семилѣтіе 1893—99 гг. — $4\frac{1}{2}$ милл. пуд. и тѣмъ была бы поставлена въ состояніе болѣе полно уменьшить общую нестачу и несвоевременность подвоза угля въ Варшаву.

Только въ виду непровозоспособности Привислинской ж. д. Радомская линія можетъ рассчитывать на сколько-нибудь значительную перевозку угля въ Варшаву, но, съ другой стороны, для возможности такой перевозки необходимо, чтобы часть Привислинской ж. д., отъ Домброва до Радомы, была усилена. Въ настоящее время уже приступлено къ укладкѣ второго пути на участкѣ Домброво-Скаржиско (на какой предметъ ассигнованы по смѣтѣ 1901 г. необходимыя средства); вмѣстѣ съ тѣмъ нѣтъ сомнѣнія, что укладка второго пути будетъ продолжена отъ Скаржиско и далѣе до Радомы. Остается, такимъ образомъ, для достиженія лучшаго снабженія, Варшавы углемъ Домбровскаго бассейна, недостаточно провозоспособный участокъ казенныхъ дорогъ отъ Радомы къ Варшавѣ, для устраненія чего и можетъ служить Радомская ж. д., являющаяся какъ бы вторымъ путемъ Привислинской ж. д. между Радомомъ и Варшавою.

Однако такое рѣшеніе вопроса могло-бы еще имѣть за себя какія-либо серьезныя основанія только въ томъ случаѣ, если сооруженіе Радомской линіи могло-бы по крайней мѣрѣ на нѣкоторый продолжительный періодъ времени избавить отъ необходимости строить второй путь на существующей Привислинской ж. дорогѣ между названными городами.

Но въ дѣйствительности участокъ этотъ, пропускная способность коего нынѣ совершенно заполнена,

съ окончаніемъ постройки дорогъ: Калишской, Кіевъ-Ковельской и Томашевской, немедленно долженъ быть обращенъ въ дву-путный, во всякомъ случаѣ совершенно независимо отъ того, будетъ-ли сооружена новая Радомская ж. дорога, или нѣтъ. Съ обустройствомъ же этого участка устраняется какая либо необходимость въ созданіи новаго транзитнаго пути въ Варшаву изъ Домбровскаго бассейна, и вмѣстѣ съ тѣмъ направление по казеннымъ жел. дорогамъ черезъ Ивангородъ будетъ служить вполне достаточнымъ запаснымъ путемъ для подвоза угля въ Варшаву, въ случаѣ какихъ либо задержекъ для такого подвоза на кратчайшемъ направленіи—по Варш.-Вѣнской дорогѣ. Такимъ образомъ, всѣ мотивы, которые приводятся въ пользу сооруженія Радомской дороги въ качествѣ новой транзитной магистрали, едва-ли могутъ быть признаны основательными. Что касается особой вѣтви въ предѣлахъ города Варшавы отъ станціи „Мокотовъ“ новой Радомской жел. дороги къ берегу р. Вислы, на такъ называемое Повислье, каковой вѣтви придается и предпринимателями, и нѣкоторыми изъ членовъ Коммиссіи, повидимому, весьма большое значеніе, то сооруженіе ея, во первыхъ, едва-ли можетъ быть разрѣшено нынѣ-же, до рѣшенія общаго вопроса о переустройствѣ Варшавскаго узла, а во вторыхъ, сама по себѣ, эта вѣтвь далеко не представляется столь важной въ интересахъ города Варшавы, какъ то могло бы казаться. Дѣло въ томъ, что на берегу р. Вислы, къ которому вѣтвь подходитъ, расположено, дѣйствительно, нѣсколько старыхъ фабрикъ и заводовъ; однако мѣстность здѣсь настолько центральна, заселена и застроена, что дальнѣйшее развитіе заводовъ совершенно не мыслимо, и самое ихъ дальнѣйшее даже существованіе въ сильно заселенномъ кварталѣ города является ненормальнымъ.

Заключеніе Коммиссіи.

На основаніи всего изложеннаго Коммиссія, большинствомъ голосовъ (считая по вѣдомствамъ,—кромѣ лишь членовъ отъ Военнаго вѣдомства) высказалось за то, чтобы постройку линіи Варшава-Радомъ отложить на неопредѣленное время. Представители же Военнаго Министерства находили возможнымъ разрѣшить таковую постройку нынѣ же.

Э. Цилеръ.

С. Ястржембскій.

П. Червинскій.

Д. Семеновъ.

О. Струве

И. Урбановичъ.

А. Ратьковъ-Рожновъ.

Д. Дунинъ-Борковскій

Н. Левашовъ.

С. С. Саввичъ.

Ив. Сапожниковъ.

Н. Архангельскій.

А. Кушинниковъ.

Н. Аксаковъ.

Приложение.

Расчет вѣроятной доходности Варшавско-Радомской желѣзной дороги и убытковъ, причиняемыхъ ея сооруженіемъ казнѣ и Обществу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги.

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.	ЛИНІЯ ВАРШАВА-РАДОМЪ.					Потери казенныхъ ж. д. на уч. Радомъ-Ивангородъ-Варшава.			
	Тысячи пудовъ.	Проб. вер.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.	Тысячи пудовъ.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.
Мѣстное сообщеніе.									
Хлѣбъ въ Варшаву	550	50	27.500	$\frac{1}{34}$	8.088				
„ „ сѣверн. районъ	100	48	4.800	$\frac{1}{34}$	1.410				
Овесъ въ Варшаву	500	48	24.000	$\frac{1}{34}$	7.059				
Картофель	500	48	24.000	$\frac{1}{45}$	5.330				
Колон. тов. изъ Варшавы	34	48	1.632	$\frac{1}{10}$	1.630				
Бумага и картонъ изъ Варшавы	15	48	720	$\frac{1}{24}$	300				
Кирпичъ	700	50	35.000	$\frac{1}{67}$	5.200				
Стальн. и жел. изд. изъ Варшавы	15	48	720	$\frac{1}{12}$	600				
„ „ „ въ Варшаву	40	90	3.600	$\frac{1}{18}$	2.000				
Землед. орудія и машины	12	48	576	$\frac{1}{24}$	240				
Камень строительный	500	32	16.000	$\frac{1}{45}$	3.550				
Кожи и шкуры	22	48	1.056	$\frac{1}{15}$	700				
Лѣсной матеріалъ	90	48	4.320	$\frac{1}{32}$	1.130				
Мануфактура изъ Варшавы	28	48	1.344	$\frac{1}{10}$	1.340				
Минеральн. масло въ Варшаву	40	90	3.600	$\frac{1}{15}$	2.400	40	6.120	$\frac{1}{17}$	3.600
Машины кромѣ земледѣльческихъ изъ Варшавы	38	48	1.824	$\frac{1}{18}$	1.010				
Москательн. товары въ Варшаву	60	90	5.400	$\frac{1}{10}$	5.400	60	9.180	$\frac{1}{12}$	7.650
Сахаръ	50	30	1.500	$\frac{1}{18}$	830				
Стеклянные издѣлія	30	48	1.440	$\frac{1}{24}$	600				
Табакъ изъ Варшавы	17	48	816	$\frac{1}{18}$	510				
Туки „ „	54	48	2.592	$\frac{1}{65}$	390				
Шерсть въ Варшаву	20	48	960	$\frac{1}{12}$	800				
Прочіе грузы	750	46	34.500	$\frac{1}{30}$	11.500				
Итого въ мѣстномъ сообщен.	4.165		197.900		62.017	100	15.300		11.250
Дополнительные сборы					35.387				

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.	ЛИНІЯ ВАРШАВА-РАДОМЪ.					Потери казенныхъ ж. д. на уч. Радомъ-Ивангородъ-Варшава.			
	Тысячи пудовъ.	Проб. вер.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей	Тысячи пудовъ.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей
Прямое сообщеніе.									
<i>а) Отправленіе.</i>									
Хлѣбъ въ Сосновицы	550	48	26.400	$\frac{1}{25}$	10.560				
Сталь и жел. изд. чер. Радомъ . .	40	6	240	$\frac{1}{13}$	180				
Лѣсные матеріалы	90	48	4.320	$\frac{1}{42}$	1.020				
Минеральн. масло	40	6	240	$\frac{1}{18}$	150				
Москательн. товары	60	6	360	$\frac{1}{11}$	320				
Сахаръ	65	55	3.575	$\frac{1}{19}$	1.880				
Спиртъ	89	48	4.272	$\frac{1}{20}$	2.130				
Семена за границу	37	48	1.776	$\frac{1}{25}$	710				
Яйца	55	48	2.640	$\frac{1}{20}$	1.320				
Прочіе грузы	400	48	19.200	$\frac{1}{33}$	5.818				
Итого	1.426		63.023		24.088				
Дополн. сборы					7.429				
<i>б) Прибытіе.</i>									
Хлѣбъ	450		21.600	$\frac{1}{48}$	4.690				
Известъ, алебастръ, гипсъ . . .	100		4.800	$\frac{1}{41}$	1.170				
Цементъ	52		2.496	$\frac{1}{40}$	620				
Желѣзо и сталь	89		4.272	$\frac{1}{18}$	2.370				
Кирпичъ огнеупорный	20		960	$\frac{1}{50}$	190				
Чугунъ, рельсы	76		3.648	$\frac{1}{55}$	660				
Гвозди и пр.	29		1.392	$\frac{1}{18}$	770				
Желѣзн. издѣл.	34	48	1.632	$\frac{1}{18}$	900				
Лѣсные матеріалы	300		14.400	$\frac{1}{47}$	3.060				
Мануфактура	28		1.344	$\frac{1}{10}$	1.340				
Керосинъ	130		6.240	$\frac{1}{59}$	1.050				
Сельдь	25		1.200	$\frac{1}{20}$	600				
Соль	170		8.160	$\frac{1}{60}$	1.360				
Каменный уголь	2.000		96.000	$\frac{1}{60}$	16.000				
Прочіе грузы	350		16.800	$\frac{1}{33}$	5.090				
Итого	3.880		184.944		39.870				
Всего въ прямомъ сообщеніи . .	5.306		247.967		63.958				
Дополнительн сборы					20.722				
Итого мѣстн. грузовъ	9.471		445.867		125.976				
Итого дополн. сборовъ					56.109				

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.	ЛИНІЯ ВАРШАВА-РАДОМЪ.					Потери казенныхъ ж. д. на уч. Радомъ-Ивангородъ-Варшава.			
	Тысячи пудовъ.	Проб. вер.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.	Тысячи пудовъ.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.
Транзитъ въ Варшаву.									
Хлѣбъ	159		15.105	$\frac{1}{36}$	4.190	149	22.797	$\frac{1}{36}$	5.990
Желѣзо	1.560		148.200	$\frac{1}{18}$	82.330	323	49.419	$\frac{1}{18}$	27.450
Чугунъ, рельсы	76		7.220	$\frac{1}{55}$	1.310	74	11.322	$\frac{1}{57}$	1.980
Гвозди и проч.	33		3.135	$\frac{1}{18}$	1.740	24	3.672	$\frac{1}{18}$	2.040
Желѣзн. издѣлія	200	95	19.000	$\frac{1}{18}$	10.550	65	9.945	$\frac{1}{20}$	4.970
Камень	788		74.860	$\frac{1}{64}$	11.694	733	112.149	$\frac{1}{67}$	16.737
Лѣсные матеріалы	726		68.970	$\frac{1}{47}$	14.675	668	102.204	$\frac{1}{50}$	20.441
Сахаръ	41		3.895	$\frac{1}{20}$	1.948	41	6.273	$\frac{1}{20}$	3.136
Кора древесная	103		9.785	$\frac{1}{41}$	2.387	86	13.158	$\frac{1}{43}$	3.060
Известь	1.840		169.280	$\frac{1}{41}$	41.288	566	86.598	$\frac{1}{43}$	20.135
Цементъ	147		13.524	$\frac{1}{40}$	6.762	73	11.169	$\frac{1}{42}$	2.650
Кирпичъ огнеупорный	22	95	2.024	$\frac{1}{50}$	4.048	22	3.366	$\frac{1}{52}$	649
„ обыкновен.	71		6.532	$\frac{1}{81}$	806	70	10.710	$\frac{1}{84}$	1.275
Принадлеж. подвиж. состав.	306		28.152	$\frac{1}{18}$	15.640	258	39.474	$\frac{1}{18}$	21.930
Каменный уголь	7.000		665.000	$\frac{1}{63}$	105.555	—	—	—	—
Глина огнеупорная	131	92	12.052	$\frac{1}{51}$	2.363	86	13.158	$\frac{1}{54}$	2.437
Прочіе грузы	325	95	30.875	$\frac{1}{33}$	9.356	261	39.933	$\frac{1}{34}$	11.745
Изъ Варшавы.									
Колоніальн. товары	41		3.895	$\frac{1}{11}$	3.541	38	5.814	$\frac{1}{11}$	5.285
Бумага, картонъ	11		1.045	$\frac{1}{27}$	386	11	1.683	$\frac{1}{28}$	601
Желѣзо и сталь	224		21.280	$\frac{1}{18}$	11.822	95	14.535	$\frac{1}{18}$	8.075
Чугунъ, рельсы	32		3.040	$\frac{1}{55}$	553	27	4.131	$\frac{1}{58}$	712
Гвозди, провол. и пр.	16		1.520	$\frac{1}{18}$	844	16	2.448	$\frac{1}{18}$	1.360
Желѣз. изд. груб. отд.	40		3.800	$\frac{1}{18}$	2.111	33	5.049	$\frac{1}{18}$	2.505
„	16		1.520	$\frac{1}{12}$	1.169	16	2.448	$\frac{1}{18}$	1.883
Машины землед.	16	95	1.520	$\frac{1}{27}$	563	16	2.448	$\frac{1}{28}$	874
Мануфактура	36		3.420	$\frac{1}{11}$	3.109	36	5.508	$\frac{1}{11}$	5.007
Машины	18		1.710	$\frac{1}{20}$	855	18	2.754	$\frac{1}{22}$	1.252
Москательные товары	15		1.425	$\frac{1}{11}$	1.295	15	2.295	$\frac{1}{11}$	2.086
Пиво	22		2.090	$\frac{1}{28}$	804	22	3.366	$\frac{1}{28}$	1.202
Табакъ	38		3.610	$\frac{1}{18}$	2.006	38	5.814	$\frac{1}{18}$	3.230
Туки	32		3.040	$\frac{1}{70}$	438	28	4.284	$\frac{1}{73}$	589
Прочіе грузы	251		23.845	$\frac{1}{33}$	7.226	223	34.119	$\frac{1}{33}$	10.339



84617

26/IV 2

scan by Dfokn
www.around.ru
903

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.	ЛИНІЯ ВАРШВА-РАДОМЪ.					Потери казенныхъ ж. д. на уч. Радомъ-Ивангородъ-Варшава.			
	Тысячи пудовъ.	Проб. вер.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.	Тысячи пудовъ.	Тысячи пудо-вер.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.
Транзитъ за Варшаву	5.276	96	506.496	$\frac{1}{39}$	130.613	5.276	807.28	$\frac{1}{41}$	196.
Всего по транзиту	19.612		1860265		483.980	9.407	1.439.271		388.
Дополнительные сборы					50.036				
Всего дополнительныхъ сборовъ					106.145				
Пассажирское движеніе					200.000				
Грузы на вѣтвяхъ	8.365		100.380		63.160				
Всего на дорогу	37.448		2406503		979.261	9.507	1.454.571		399.769
„ „ версту					9.327				
Расходы (60%)					587.556				Расходъ по $\frac{1}{150}$ 96.971
Чистый доходъ					391.705				Чистый убытокъ 302.798
									Иванг.-Домбр. (54 в.) 106.870
									Привисл. (99 в.) 195.928

Потери Варшавско-Вѣнской жел. дороги.

	Тысячи пудовъ.	Проб. вер.	Тысячи пу- до-верстъ.	Пуд.-вер. ставка.	Выручка рублей.
Известь, алебастръ	1.274		127.400	$\frac{1}{41}$	31.073
Жельзо	338	100	33.800	$\frac{1}{18}$	18.777
Жельзные издѣлія	135		13.500	$\frac{1}{18}$	7.500
Каменный уголь	7.000	282	1.974.000	$\frac{1}{55}$	358.909
Прочіе грузы въ сообщеніи съ Иванг.-Домбровской ж. д.	427	100	42.700	$\frac{1}{40}$	10.675
Итого	9.174		2.191.000		426.934
Сбереженіе на расходъ ($\frac{1}{150}$)					146.061
Чистый убытокъ					280.873

Увеличеніе дохода Иванг.-Домбровской жел. дороги.

Каменный уголь въ Варшаву	7.000	225	1.575.000	$\frac{1}{63}$	250.000
„ „ для района	2.000	225	450.000	$\frac{1}{60}$	75.000
Итого	9.000		2.025.000		325.000
Расходы ($\frac{1}{150}$)					135.000
Чистый доходъ					190.000

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
НАУЧНАЯ
БИБЛИОТЕКА
П. П. - В. С. С. Х.
Ино.

Потери казны.

На Привислинскихъ жел. дорогахъ — 195.928 руб.
» Иванг.-Домбр. » » (190.000 — 106.870) = + 83.130 »
» Варш.-Вѣнской » » (280.873 : 2) = — 140.436 »
— 253.234 руб.

В) Варш. Вѣнская

Общая потеря 393.670

А по количеству шаровидныхъ стѣлъ под комиссіей
для 100.000 руб. (при привислинскихъ утиль)
221.