

## Общее и мѣстное значеніе проектируемаго рельсоваго пути.

Въ русскомъ государствѣ Царство Польское занимаетъ совершенно особое, во многихъ отношеніяхъ исключительное положеніе, опредѣляемое какъ географическими, этническими и соціальными условіями, такъ и условіями экономического и торгово-промышленнаго характера. Близость государственной границы и непосредственное соѣдство съ далеко впередъ ушедшею промышленною Германіей, создаютъ тутъ обстановку, которой нельзя наблюдать въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи. Торгово-промышленная конкуренція чувствуется въ Польшѣ несравненно острѣе и интенсивнѣе, нежели во внутреннихъ губерніяхъ и въ гораздо большей, чѣмъ гдѣ либо въ Россіи, степени зависитъ отъ наличности усовершенствованныхъ путей сообщенія.

Еще совсѣмъ недавно Польша была страной почти исключительно земледѣльческою. Земледѣліе и сельское хозяйство, отчасти хозяйство лѣсное, составляли главные виды мѣстной промышленности и по экономическимъ условіямъ край этотъ мало чѣмъ отличался отъ нынѣшнихъ напр. приволжскихъ губерній. Но періодъ преобладанія земледѣльческой культуры миновалъ, да и самая эта культура по своимъ условіямъ совершенно видоизмѣнилась. Сравнительно бѣдные мѣстные почвы нынѣ уже нельзя обрабатывать съ выгодною прежними болѣе или менѣе примитивными способами. Не то что успѣшность, а самая экономическая возможность мѣстнаго земледѣлія зависитъ тутъ нынѣ отъ усовершенствованныхъ способовъ обработки почвъ, отъ сложныхъ плодоперемѣнныхъ системъ, примѣненія всякаго рода удобреній, машиннаго хозяйства и т. д. И, вслѣдствіе этого, добывать все необходимое, для успѣшнаго веденія своего промысла мѣстный земледѣлецъ можетъ лишь при наличности скорыхъ и дешевыхъ путей сообщенія. Съ другой стороны платежная его способность тѣснѣйшимъ образомъ связана съ возможностью выгоднаго сбыта производимыхъ продуктовъ на рынки потребленія. Но такіе выгодные рынки сбыта сплошь и рядомъ далеко отстоятъ отъ пунктовъ сельскохозяйственнаго производства, и своевременно доставить, куда слѣдуетъ производимый товаръ польскій земледѣлецъ можетъ опять таки только лишь при наличіи скорыхъ и дешевыхъ способовъ перевозки. Такимъ образомъ, при слабости сравнительно съ потребностью развитія въ странѣ рельсовыхъ путей сообщенія, мѣстные земледѣльцы дѣлятся на два разряда людей, работающихъ при весьма



неравныхъ условіяхъ: на разрядъ лицъ, земли которыхъ примыкають къ желѣзнымъ дорогамъ и на разрядъ лицъ, земли которыхъ удалены отъ желѣзныхъ дорогъ. Первые имѣють возможность вести свое хозяйство по послѣднему слову науки, тогда какъ вторые должны довольствоваться, къ крайнему матеріальному для себя ущербу, отсталыми способами обработки принадлежащихъ имъ земель.

Есть и еще одно исключительное для Царства Польскаго условіе. Вслѣдствіе приграничнаго положенія края государство вынуждено содержать тутъ значительные контингенты войскъ, для продовольствованія которыхъ мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ избытковъ недостаточно. Огромныя количества разнаго хлѣба и кормовъ подвозятся поэтому сюда изъ внутреннихъ губерній и этотъ извнѣ доставляемый хлѣбъ, своими массовыми, оптовыми цѣнами оказываетъ сильное давленіе на мѣстныя рыночныя цѣны, складывающіяся на основаніи мѣстныхъ условій производства и сбыта. Такимъ образомъ польскому пахарю приходится считаться и конкурировать не только со своими непосредственно близкими сосѣдями, но также и съ земледѣльцами внутреннихъ губерній, работающими на иныхъ почвахъ и при совершенно иныхъ условіяхъ. Такая конкуренція возможна лишь при помощи постоянныхъ улучшеній и прогрессивнаго совершенствованія дѣла. Иначе — приходится бросать его, искать новыхъ видовъ работы иногда далеко внѣ родныхъ мѣстъ, въ городахъ, въ чужихъ странахъ.

Въ тоже время въ Царствѣ Польскомъ давно уже не имѣется свободныхъ нераспаханныхъ площадей удобной земли, и все возрастающее, вслѣдствіе естественной прибыли, мѣстное населеніе не можетъ кормиться за счетъ распашки свѣжихъ площадей, но лишь за счетъ усиленія интенсивности культуры съ давнихъ поръ распахиваемыхъ полей. Если такое усиленіе экономически невозможно, т. е., обходится непомерно дорого и при конкуренціи съ болѣе счастливыми мѣстами не окупаетъ себя рыночною стоимостью продуктовъ производства, то болѣе или менѣе значительный контингентъ населенія въ поискахъ за заработками опять таки вынужденъ бѣжать въ города, увеличивая собою массы городского пролетаріата, или же вовсе эмигрировать въ Америку, въ Бразилію, куда глаза глядятъ. Недостатокъ земли и экономическая невозможность совершенствовать приемы ея обработки и были главнѣйшими причинами необыкновеннаго роста и развитія польской фабрично-заводской промышленности.

Но какъ извѣстно возникновеніе и процвѣтаніе такой промышленности находится въ самой тѣсной зависимости отъ наличія усовершенствованныхъ, скорыхъ, удобныхъ и дешевыхъ средствъ сообщенія и товарообмѣна. Нѣтъ расчета затѣвать какое либо фабрично-заводское предпріятіе, не будучи увѣреннымъ, что таковое обеспечено экономически возможнымъ приливомъ подлежащаго обработкѣ сырья и отливомъ производимыхъ фабрикатовъ на рынки



сбыта. Экономическая же возможность того и другого, т. е., надлежащее отношение стоимости производства къ цѣнамъ на рынкахъ сбыта обусловливается между прочимъ и въ значительной степени также сосѣдствомъ Германіи съ ея превосходно организованною промышленностью, успѣшно бороться съ произведеніями которой при помощи однихъ лишь таможенныхъ пошлинъ не представляется возможнымъ уже хотя бы потому только, что, въ силу сложныхъ международныхъ отношеній, государство не можетъ распоряжаться пошлинами, руководясь только личнымъ усмотрѣніемъ или интересами исключительно своей лишь промышленности. Поэтому для успѣшной конкуренціи съ заграничными производствами, помимо таможенного тарифа, нужно еще множество другихъ средствъ, среди которыхъ важнѣйшую роль играютъ опять-таки рельсовые пути сообщенія. И мы видимъ, что въ предѣлахъ Царства Польскаго серьезная фабрично заводская промышленность возникаетъ, растетъ и развивается почти исключительно лишь по сосѣдству съ желѣзными дорогами. Если нанесемъ на карту Польши распредѣленіе мѣстныхъ фабрикъ и заводовъ, то увидимъ, что они скопляются преимущественно въ городахъ, стоящихъ у желѣзнодорожныхъ линій, и затѣмъ вытягиваются въ видѣ узкихъ полосокъ вдоль рельсовыхъ путей, тогда какъ обойденныя такими путями мѣстности либо остаются дѣйствиительно бѣлыми, либо лишь слабо и жидко заштрихованными. Въ особенности рѣзко сказывается это въ той части края, которую прорѣзала бы проектируемая Ченстоховъ-Кѣлецкая дорога. Тутъ бросается въ глаза скопленіе производствъ на югѣ (Сосновицы, Бендинъ, Домброва и проч.), затѣмъ вдоль Варшавско-Вѣнской линіи до Ченстохова, потомъ въ самомъ Ченстоховѣ и сѣвернѣе до станціи Колюшки, наконецъ далѣе вдоль линіи Колюшки-Скаржиско и Скаржиско-Домброва. Внутренность этой геометрической фигуры производитъ впечатлѣніе почти сплошного мертваго пятна. И это не смотря на близость угольныхъ копей, обиліе водъ, обиліе дешевыхъ строительныхъ матеріаловъ, мѣстонахожденіе нѣкоторыхъ полезныхъ ископаемыхъ и т. д. Главнымъ тормазомъ развитія въ данной мѣстности фабрично-заводскихъ производствъ служитъ медленная, дорогая ( $\frac{1}{2}$  до  $\frac{1}{3}$  съ пуда и версты) и неудобная, гужевая перевозка сырья и фабрикатовъ. Организаторы промышленныхъ предпріятій предпочитаютъ обосновываться при рельсовыхъ путяхъ.

Въ тоже время и сельско-хозяйственная производительность, согласно вышесказанному, не можетъ достигнуть тутъ должной степени продуктивности. И только сооруженіе проектируемой дороги могло бы оживить этотъ заглохшій районъ и вывести его изъ состоянія экономического застоя и торгово-промышленной летаргіи.

Таково въ общихъ чертахъ мѣстное значеніе проектируемой линіи. Но кромѣ мѣстнаго она будетъ также имѣть въ высшей степени важное общее значеніе, представляя собою, какъ будетъ показано въ своемъ мѣстѣ,



новую могучую артерію международного обмѣна. Здѣсь опять выступаетъ на первый планъ географическое положеніе Царства Польскаго. Въ сущности нашъ международный товарообмѣнъ совершается преимущественно черезъ Балтійскіе порты и затѣмъ черезъ сухопутную границу, начиная отъ Либавы и до Сосновицы—Граница. Въ австро-венгерскомъ сообщеніи мы вывозимъ и ввозимъ сравнительно немного; нѣсколько больше черезъ Черноморскіе порты, но главный нашъ экспортъ и импортъ производится въ германско-нидерландскомъ сообщеніи и черезъ Балтійскіе порты. Сотни миллионовъ пудовъ разнаго рода грузовъ перемѣщаются въ этихъ направленіяхъ, слѣдуя со всѣхъ пунктовъ и на всѣ пункты внутренней рельсовой сѣти. Поэтому рельсовые линіи Царства Польскаго, идущія къ границѣ, представляютъ собою какъ бы устья рельсовыхъ рѣкъ, куда сплавляются грузы со всѣхъ рельсовыхъ притоковъ внутренней Россіи. Всякому, кому приходилось изучать условія нашего международного товарообмѣна, извѣстно, сколько затрудненій испытывается вслѣдствіе недостаточной пропускной и провозной способности устьевыхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ разныхъ экспортно-импортныхъ направленіяхъ то и дѣло образуются такъ называемыя „пробки“, закупоривающія то тотъ, то другой устьевой выходъ, что производитъ огромное торгово-промышленное нестроеніе и сопровождается громадными убытками, оплачиваемыми и промышленностью, и желѣзными дорогами. Усиленіе экспортно-импортныхъ выходовъ путемъ ли развитія существующихъ выходныхъ рельсовыхъ линій, или же путемъ сооруженія новыхъ, представляетъ собою, какъ извѣстно, насущную необходимость. Проектируемая Ченстоховъ-Кѣлецкая линія, при ея огромномъ мѣстномъ значеніи, открыла бы въ тоже время новое весьма важное русло для международного товарообмѣна, обслуживая съ одной стороны юго-западную Россію, а съ другой Бреславльскій и Силезскій округа Германіи и части южной и юго-западной Германіи, расположенныя дальше.

Таковы общія заключенія о значеніи и необходимости сооруженія проектируемой Ченстоховъ-Кѣleckой линіи. Подтвердимъ ихъ подробнымъ обзоромъ мѣстныхъ экономическихъ условій и статистическими данными, характеризующими эти условія.

**Положеніе проектируемаго пути и его протяженіе.**

Гербы-Кѣлецкая желѣзная дорога, однопутная широкой общерусскаго типа колеи соединить кратчайшимъ путемъ пограничную станцію германскихъ дорогъ „Гербы“ со станціей Ивангородъ-Домбровской линіи „Кѣльцы“. Существующій уже узкоколейный путь Гербы-Ченстоховъ предполагается перестроить на широкую колею. У станціи Ченстоховъ проектируемая линія пересѣчетъ Варшавско-Вѣнскую желѣзную дорогу.



Общее протяженіе Гербы-Кѣлецкаго рельсоваго пути  
слагается изъ протяженій двухъ участковъ:

Существующаго Гербы-Ченстоховъ .	17	верстъ
Проектируемаго Ченстоховъ-Кѣльцы		
около . . . . .	109	„
<hr/>		
Всего около . .	126	„

Составляя прямое продолженіе къ востоку Гербы-Ченстоховской дороги, Ченстоховъ-Кѣлецкая линія представитъ собою трансверсаль замкнутаго четырехугольника: Сосновицы-Ченстоховъ-Колюшки-Скаржиско-Граница. Стороны четырехугольника образуются Варшавско-Вѣнской и линіями Привислинскихъ дорогъ: Ивангородъ-Домбровскою и Скаржиско-Колюшкинскою. Станція Ченстоховъ отстоитъ отъ вершинъ четырехугольника: сѣверной Колюшки—117 верстъ и южной, города Сосновицы—75 верстъ. Станція Кѣльцы—отъ Скаржиско—42 версты и отъ Границы—148 верстъ. Среднее разстояніе проектируемой дороги отъ линіи Скаржиско-Колюшки составитъ около 80 верстъ.

Предполагаемая дорога проходить по уѣздамъ: Ченстоховскому, Влощовскому и Кѣлецкому. Раіонъ грузового къ ней тяготѣнія показанъ въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Населенность  
мѣстности и раіонъ  
грузоваго тяготѣнія  
къ проектируемой  
линіи.

У ѣ з д ы .	Площадь уѣзда въ квадратныхъ верстахъ.	% площади въ раіонѣ тяготѣнія	Площадь въ раіонѣ тяготѣнія	Число жителей въ уѣздахъ на 1-е Января 1907 года.	Населеніе въ раіонѣ дорогивъ 1903 г.	Населенность на квadratную вер- сту.
Ченстоховскій .	1690,6	10	169	207934	19138	123
Новорадомскій .	1856,8	10	186	169251	16138	91
Влощовскій . .	1218,0	90	1096	93455	80679	78
Андреевскій . .	1115,8	5	55	96003	4630	86
Кѣлецкій . . .	1676,5	5	84	172854	8340	103
	7557,7	21%	1590 *)	739497	128925	98

Такимъ образомъ прилегающая къ проектируемой дорогѣ мѣстность должна быть причислена къ разряду густонаселенныхъ въ Россіи. За исключеніемъ городовъ населеніе группируется въ мѣстечкахъ, селахъ и деревняхъ, расположенныхъ по большей части въ долинахъ рѣкъ и рѣчекъ, орошающихъ данную мѣстность. Села и деревни въ общемъ небольшія. Мѣстечки представляютъ собою болѣе крупныя села, часть жителей которыхъ занимается торговлею и мелкими промыслами, тогда какъ основное занятіе другой, болѣе части составляетъ почти исключительно земледѣліе и сельское хозяйство.

Въ топографическомъ отношеніи пересѣкаемая проектируемою дорогою мѣстность представляетъ собою довольно высокое плато, поднимающееся у Ченстохова и продолжающееся за Кѣльцы. У м. Мстовъ плато имѣетъ холми-

Топографическія  
условія.

\*) Или 165.625 десятинъ.



стый и пересѣченный характеръ, но за Мстовомъ вплоть до м. Малогощи простирается лишь слегка волнообразная равнина. Отъ Малогощи къ востоку мѣстность снова становится холмистою — дорога вступаетъ здѣсь въ область Карпатскихъ предгорій, среди которыхъ трасируется вплоть до конечнаго своего пункта.

Сколько нибудь значительныхъ рѣкъ дорога на данномъ протяженіи не пересѣкаетъ. Варта у м. Мстовъ представляетъ еще только незначительную сплавную въ весеннее половодье рѣчку. У м. Конецполь дорога подходитъ къ рѣчкѣ Пилицѣ, по которой тоже весною производится сплавъ лѣса. За м. Малогощъ путь приближается къ рѣчкѣ Нидѣ, равнымъ образомъ незначительной. Рѣчки эти, не представляя никакихъ затрудненій при пересѣченіи ихъ, обеспечиваютъ въ тоже время дорогѣ необходимое водоснабженіе.

**Геологическія  
условія и полезныя  
ископаемыя.**

По геологическому своему строенію прилегающая къ проектируемому пути мѣстность представляется довольно разнообразною. Въ Кѣлецкомъ, Андреевскомъ и Влощовскомъ уѣздахъ развиты палеозойскія образованія силурійскаго и девонскаго возрастовъ; въ Ченстоховскомъ, Новорадомскомъ и западной части Влощовскаго уѣздовъ обнажаются верхнія тріасовыя образованія, извѣстныя подъ именемъ кейпера, а также напластованія послѣдующей юрской эпохи. Палеозойскія образованія состоятъ изъ плотныхъ красныхъ песчаниковъ (кварцитовъ), доломита и разнаго рода и качества сланцевъ или плитняковъ. Повсемѣстно встрѣчаются въ огромномъ изобиліи кристаллическіе известняки, годные для обжига на известъ и для цементнаго производства. У г. Кѣльцы залегаютъ сѣрый и красно-бѣлый мраморы, изъ коихъ приготовляются разнаго рода памятники, цоколя и другія издѣлія. Кѣлецкій мраморъ разрабатывается съ XV столѣтія, пользуется широкою извѣстностью далеко за предѣлами мѣсторожденія и доставляется иногда даже въ Петербургъ. Пласты кейпера слагаются изъ различныхъ известковых мергелей, залегающихъ зачастую не глубже аршина отъ поверхности земли. Почти повсемѣстно встрѣчаются желѣзные руды разнаго достоинства, но въ особенности изобилуютъ желѣзомъ тріасовыя образованія. Въ раковинномъ известнякѣ и кейперѣ необыкновенно развиты бурые желѣзняки съ хорошимъ содержаніемъ металла (40% и болѣе). По словамъ извѣстнаго польскаго геолога Пуша количество желѣзныхъ рудъ въ польскомъ кейперѣ столь велико, что нѣтъ нигдѣ другой такой мѣстности, гдѣ бы можно было встрѣтить такое ихъ изобиліе. „Я положительно утверждаю“, говоритъ Пушъ, „что въ предѣлахъ польскаго кейпера желѣзную руду можно найти на каждомъ шагу, стоитъ только поискать“. И дѣйствительно въ данной мѣстности извѣстно весьма много мѣсторожденій вполне благонадежныхъ желѣзныхъ рудъ, которыя и разрабатываются всюду, гдѣ только представляется возможность дешеваго и удобнаго подвоза къ чугуноплавильнымъ заводамъ. Съ постройкою Гербы-Ченстохов-



ской желѣзной дороги, такая разработка тотчасъ же развилась въ районѣ этой линіи и съ тѣхъ поръ постепенно усиливается, доставляя дорогѣ значительное количество грузовъ. Въ настоящее время названная дорога перевозитъ свыше 3 мил. пудовъ мѣстной руды въ годъ. Кромѣ того, мѣсторожденія желѣзныхъ, мѣдныхъ и серебро-свинцовыхъ рудъ извѣстны также по сосѣдству съ г. Кѣльцами. Мѣдные рудники разрабатывались нѣкогда у м. Хенцины, первая станція Ивангородъ-Домбровской дороги къ югу отъ Кѣльць — но потомъ разработка была оставлена, а нынѣ снова возобновляется.

Кромѣ рудъ интенсивно эксплуатируются другія мѣстные полезные ископаемые, какъ то: известняки, сланцы (плитняки), кварциты и мергеля. Сланцы и кварциты идутъ на строительныя надобности, мергеля примѣняются какъ удобреніе, а изъ известняковъ выжигаютъ преимущественно известку, которая развозится отсюда на всякіе рынки потребленія. Въ одну только Варшаву отправляются ежегодно мѣстной известки болѣе 3-хъ мил. пудовъ въ годъ.

При обиліи известняковъ и равнымъ образомъ при наличности въ данной мѣстности хорошихъ глинъ, возможнымъ является и цементное производство, которое на самомъ дѣлѣ и достигло уже значительной степени развитія всюду, гдѣ рельсовые пути даютъ возможность скорого и дешеваго сообщенія съ рынками потребленія.

Равнымъ образомъ интенсивно разрабатываются строительныя и техническія глины, изъ которыхъ изготовляютъ тутъ хорошаго качества строительный и техническій кирпичъ, а также изразцы. Кромѣ того глины служатъ также и въ сыромъ видѣ предметомъ перевозокъ.

Приведенныя въ приложеніи № 1 цифры въ достаточной мѣрѣ характеризуютъ мѣстные ископаемые ресурсы, ихъ эксплуатацію, значеніе для промышленности, а также желѣзнодорожныя ихъ перевозки. Въ тарифномъ отношеніи все это, правда, дешевые грузы, но ихъ много и перевозятся они на сравнительно небольшихъ разстояніяхъ, вслѣдствіе чего тарифныя ставки являются для дорогъ достаточно выгодными. Разработка дешевыхъ мѣстныхъ ископаемыхъ въ дѣйствительности началась только послѣ проведенія существующихъ желѣзнодорожныхъ линій, такъ какъ при гужевоѣ доставкѣ подобная разработка является коммерчески совершенно невозможною. Не подлежитъ по этому сомнѣнію, что съ проведеніемъ Ченстоховъ-Кѣлецкой дороги и въ ея районѣ не замедлитъ сложиться правильная эксплуатація мѣстныхъ полезныхъ ископаемыхъ, лежащихъ нынѣ втунѣ безъ всякой для населенія пользы.

Кромѣ вышеназванныхъ полезныхъ ископаемыхъ имѣются еще и разрабатываются въ районахъ прилегающихъ къ проектируемой дорогѣ участковъ Ивангородъ-Домбровской и Скаржиско-Колюшкинской линій мѣсторожденія: алебастра, гипса, охры, сѣры, а также нѣкоторыхъ красивыхъ глинъ и земель.



**Почвенныя усло-  
вія.**

Почвенныя условія въ районѣ проектируемой дороги въ общемъ можно признать для земледѣлія благопріятными, хотя мѣстныя почвы слѣдуетъ, собственно говоря, отнести къ разряду среднихъ, требующихъ интенсивнаго удобренія. Въ качествѣ послѣдняго употребляется тутъ, между прочимъ, известковый мергель или рухлякъ, добыча котораго не требуетъ ни особыхъ затратъ, ни усилій. Но удобреніе мергелемъ является недостаточнымъ для почвъ средняго качества. Встрѣчаются мѣстами и богатые перегноемъ черноземныя почвы, но ихъ мало и онѣ представляютъ лишь исключеніе гнѣздоваго характера. Въ общемъ же мѣстныя почвы при должномъ удобреніи вполне пригодны для культуры преимущественно сѣрыхъ хлѣбовъ: ржи, овса, ячменя и др., дающихъ въ благопріятные годы хорошіе сборы. Въ большихъ размѣрахъ культивируется также картофель, составляющій послѣ ржи главный пищевой продуктъ мѣстнаго населенія. Сильно развито и травосѣяніе (бѣлый и красный клеверъ, тимофѣевка, вика, эспарцетъ, голубой и желтый лупины, конскій зубъ и друг.), а равно культура кормовыхъ корнеплодовъ (кормовая морковь, свекла и проч.). Для всѣхъ этихъ сельскохозяйственныхъ растений мѣстныя почвы вполне удовлетвори-тельны при условіи соотвѣтственныхъ удобреній.

**Лѣсныя площади.**

Формация кейпера характеризуется въ Германіи почвами, въ особенности благопріятными для произрастанія древесной растительности. Всѣ главнѣйшіе нѣмецкіе лѣса стоятъ на кейперѣ. Польскій кейперъ отличается тѣми же свойствами, и рассматриваемый край еще въ сравнительно недавнее историческое время покрытъ былъ почти сплошь дремучими лѣсами и пущами, расчищать которые подъ пашни приходилось съ большимъ трудомъ и усиліями. Нынѣ лѣса въ значительной мѣрѣ сведены, но все же лѣсная площадь въ районѣ проектируемой дороги представляетъ достаточно замѣтную величину, а именно 65—70 тысячъ десятинъ. Преобладающую лѣсную породу составляетъ сосна и отчасти ель. Древесина мѣстной сосны отличается прекрасными техническими качествами. Изъ породъ лиственныхъ всего болѣе ольхи. Развитыя ближе къ Кѣльцамъ девонскія и силурійскія образованія равнымъ образомъ благопріятны для произрастанія лѣсовъ и, начиная отъ м. Малогощъ вплоть до Кѣльцы, всѣ холмы покрыты сплошнымъ хвойнымъ лѣсомъ.

Лѣсныя площади почти исключительно составляютъ собственность мѣстныхъ помѣщиковъ, заботливо относящихся къ своимъ лѣсамъ, тщательно ихъ оберегающихъ и умѣло эксплуатирующихъ. Ближе къ Ченстохову нынѣ довольно развито искусственное разведеніе лѣса путемъ посѣва сѣмянъ исключительно сосны. Посѣвы эти удаются вполне удовлетворительно и съ каждымъ годомъ ихъ площади расширяются за счетъ малоудобныхъ и пусто-порожныхъ земель. Съ проведеніемъ проектируемой дороги цѣнность лѣсныхъ насажденій значительно увеличится и пусто-порожныя земельныя площади исчезнутъ въ районѣ



линии совершенно. Вообще слѣдуетъ ожидать, что дорога самымъ благотворнымъ образомъ повліяетъ на мѣстное лѣсное хозяйство, которое хотя и можно, по сравненію съ другими мѣстностями Россіи, назвать образцовымъ, но которое далеко еще отстаетъ отъ лѣсного хозяйства сосѣдней Германіи, несмотря на болѣе нежели обезпеченный сбытъ лѣсныхъ матеріаловъ и высокія на нихъ рыночныя цѣны, какъ на мѣстѣ, такъ и въ Варшавѣ и, еще болѣе, заграницей. Причины этой отсталости кроются въ томъ, что доходъ съ лѣсовъ еще недостаточно великъ для того, чтобы окупить желательныя усовершенствованія, такъ какъ многіе малоцѣнные продукты мѣстныхъ лѣсовъ не могутъ имѣть сбыта за невозможностью доставить ихъ на рынки. Въ Германіи же, благодаря ея значительно болѣе развитой желѣзнодорожной сѣти, имѣетъ цѣну всякій отбросъ лѣсопроизводства, пропадающій у насъ даромъ.

Но во всякомъ случаѣ, лѣсное хозяйство ведется въ разсматриваемой мѣстности настолько удовлетворительно, что и при нынѣшнемъ его уровнѣ проектируемая дорога въ правѣ рассчитывать на постоянныя значительныя перевозки мѣстнаго лѣса. Этого рода перевозки играютъ весьма замѣтную роль на всѣхъ сосѣднихъ линіяхъ.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію условій землевладѣнія и земледѣлія изслѣдуемой мѣстности.

Землевладѣніе распадается и здѣсь на двѣ обычныхъ у насъ категоріи: на помѣстное и крестьянское. Крупныхъ помѣщиковъ тутъ однако же не много. Послѣ освобожденія крестьянъ за послѣдними оставлено было право сервитутовъ, т. е., право пользованія землями помѣщиковъ для выпаса скота и проч. Право это очень стѣсняло помѣщиковъ и они предпочли уступить часть своихъ угодій крестьянамъ за отказъ отъ означеннаго права. Нынѣшнія помѣстья поэтому сравнительно не велики и обыкновенно не превышаютъ 200—300 десятинъ земли. Къ числу самыхъ крупныхъ мѣстныхъ владѣльцевъ слѣдуетъ отнести графовъ Потоцкихъ (имѣнія: Конецполь, Хржонцевъ, Москаржевъ), графовъ Плятеръ, графовъ Морштынъ (имѣніе Чарижъ), графовъ Островскихъ (имѣніе Сильничка) и нѣкоторыхъ другихъ.

Владѣльческія земли главнымъ образомъ и крестьянскія исключительно эксплуатируются подъ культуру сельскохозяйственныхъ растений хлѣбныхъ и кормовыхъ. Въ хозяйственномъ отношеніи владѣльческія имѣнія управляются довольно рационально и помѣщичье хозяйство достигло въ данной мѣстности значительнаго совершенства. Почвы какъ слѣдуетъ удобряются, практикуется многополье, поля обрабатываются интенсивно и употребляются усовершенствованныя сельскохозяйственныя машины и орудія.

У крестьянъ обработка полей менѣе совершенна, хотя гораздо лучше нежели въ другихъ мѣстностяхъ Имперіи. Соединяться въ общины и на общій счетъ вводить сельскохозяйственныя улучшенія здѣсь не въ обычаѣ, а одиночные хозяева крестьяне не въ состояніи предпринять что либо существенное за недостаткомъ средствъ.

**Землевладѣніе и  
земледѣліе.**



Вслѣдствіе этого результаты сельско-хозяйственного производства у крестьянъ въ общемъ гораздо ниже, нежели у помѣщиковъ. Большую помощь могла бы въ этомъ отношеніи оказать мѣстному крестьянству проектируемая желѣзная дорога. Во 1-хъ она служила бы источникомъ заработка, а главное облегчила бы сообщенія, подвозъ нужныхъ въ хозяйствѣ принадлежностей и отправку на рынки сбыта излишковъ урожая. При настоящихъ же условіяхъ сообщенія, земледѣльческая промышленность мѣстныхъ крестьянъ прогрессировать не можетъ, что, конечно, тяжело отражается на экономическихъ условіяхъ мѣстности.

Размѣры посѣвныхъ площадей у помѣщиковъ и у крестьянъ за послѣдніе годы показаны въ приложеніи № 2 \*). Изъ данныхъ означеннаго приложенія явствуется, что подъ культуру разныхъ хлѣбныхъ растений занимаетъ въ районѣ проектируемой дороги около 70-ти тысячъ десятинъ, а вмѣстѣ съ землями занятыми подъ искусственные луга, огороды и лѣсныя насажденія общая полезная площадь изъ всего количества около 170 тысячъ десятинъ составить около 150 тысячъ десятинъ. Остальная площадь въ районѣ дороги состоитъ изъ земель неудобныхъ или же занята подъ усадьбы, пути сообщенія, представляетъ заливные естественные луга, наконецъ состоитъ изъ водныхъ и болотистыхъ (по р. Нидѣ) пространствъ.

Далѣе, таблицы того же приложенія № 2 обнаруживаютъ, что площади земли подъ сельскохозяйственными культурами здѣсь, какъ и вообще въ Царствѣ Польскомъ, изъ года въ годъ остаются относительно постоянными. Фактъ этотъ показываетъ, что при нынѣшнемъ уровнѣ сельскохозяйственныхъ познаній и пріемовъ, примѣняемыхъ населеніемъ при обработкѣ земли, культурныя земельныя площади достигли уже своихъ максимальныхъ предѣловъ и существенно расширяться далѣе за счетъ почти отсутствующаго количества „неудобныхъ“ земель не могутъ. Возможно лишь повышеніе интенсивности культуръ. Но при нынѣшнихъ условіяхъ сообщенія такое повышеніе представляется крайне затруднительнымъ. Сооруженіе проектируемой линіи оживило бы вообще всѣ экономическія условія мѣстности и прежде всего самымъ благотворнымъ образомъ отразилось бы на мѣстной земледѣльческой промышленности. Получилась бы даже для мелкихъ и малостоятельныхъ хозяевъ возможность примѣнять надлежащіе удобрительные туки и въ тоже время съ выгодною сбывать излишки урожая хлѣбовъ и овощей, культура которыхъ могла бы здѣсь развиваться гораздо значительнѣе сравнительно съ тѣмъ, что есть въ этомъ отношеніи теперь.

Возвратимся, однако, къ мѣстному земледѣлію при

\*) Въ суммарныя цифры таблицъ приложенія не вошли площади, занятые подъ посѣвъ кормовыхъ травъ и корнеплодовъ. Надежной статистики этого рода посѣвовъ пока не имѣется. Равнымъ образомъ остается не выясненною площадь огородныхъ культуръ.



нынѣшнихъ его условіяхъ. Судить объ относительномъ развитіи культуръ раличныхъ хлѣбовъ можно по даннымъ приложенія № 2. Главное значеніе въ числѣ хлѣбныхъ растений имѣютъ озимая рожь, овесъ и отчасти ячмень. Подъ культуру картофеля отводится почти столько же земли, какъ и подъ озимую рожь. Воздѣлываніе техническихъ растений развито мало. Средняя урожайность характеризуется цифрами, относящимися къ типичному въ этомъ смыслѣ 1903 году.

Чтобы подойти къ цифрѣ хлѣба, нужнаго для мѣстнаго потребленія, переведемъ показанныя въ приложеніи № 2 абсолютные остатки въ рожь при помощи коэффиціентовъ Кенига. Коэффициенты эти, если принять питательность ржи за единицу, выражаются съ слѣдующихъ цифрахъ:

Горохъ . . . . .	1.315
Пшеница . . . . .	1.031
Кукуруза . . . . .	1.005
Полба . . . . .	0.993
Ячмень . . . . .	0.972
Овесъ . . . . .	0.959
Просо . . . . .	0.938
Гречиха . . . . .	0.885
Картофель . . . . .	0.235

Исключивъ овесъ, какъ хлѣбъ по преимуществу кормовой, переведемъ при помощи этихъ коэффиціентовъ всѣ прочіе хлѣба въ эквивалентъ ржи. Количество продовольственнаго хлѣба, собираемаго въ пяти рассматриваемыхъ уѣздахъ, а также поуѣздные избытки и недостатки, вычисленные принимая норму потребленія 13 пуд. на человека въ годъ, показаны въ пудахъ въ нижеслѣдующей таблицѣ.

У ѣ з д ы.	Сборъ продовольственнаго хлѣба за вычетомъ сѣмянъ.	В ѣ р а і о н ѣ д о р о г и.			
		Сборъ за вычетомъ сѣмянъ.	Необходимо на продовольствіе населенія при нормѣ 13 п. въ г.	Остатки.	Недостачи.
Кѣлецкій . . . . .	1.082,298	54,115	108,420	—	54,305
Андреевскій . . . . .	2.212,663	110,633	60,190	50,443	—
Влощовскій . . . . .	1.533,237	1.379,913	1.048,827	331,086	—
Новорадомскій . . . . .	3.273,239	327,424	209,794	117,530	—
Ченстоховскій . . . . .	2.258,569	10,823	257,790	—	149,560
				499,059	203,865

Отсюда видимъ, что недостатокъ въ продовольственномъ хлѣбѣ въ годы средняго урожая ощущается только въ Кѣлецкомъ и Ченстоховскомъ уѣздахъ въ количествѣ свыше 200.000 пудовъ. Во внутреннихъ губерніяхъ послѣдствіемъ этого факта было бы пополненіе недостат-



ковъ двухъ уѣздовъ избытками трехъ сосѣднихъ и затѣмъ экспортъ остающейся разницы. Но вслѣдствіе расквартированія въ край значительнаго количества войскъ, всякіе хлѣбные избытки имѣютъ для края лишь теоретическое значеніе, на самомъ же дѣлѣ войсковыя части не только поглощаютъ выведенный выше избытокъ, но и вызываютъ значительный подвозъ хлѣба изъ внутреннихъ губерній, а въ исключительныхъ случаяхъ даже изъ заграницы. Такимъ образомъ выведенная выше цифра недостачи напр. по Ченстоховскому уѣзду оказывается далеко ниже дѣйствительной. Согласно статистикѣ перевозокъ Варшавско-Вѣнской дороги только на станцію Ченстоховъ прибыло въ 1905 году  $1\frac{1}{2}$  милліона пудовъ хлѣба изъ внутреннихъ, главнымъ образомъ, южныхъ и юго-западныхъ губерній. Съ проведеніемъ проектируемаго пути потребность въ продовольственномъ хлѣбѣ надо ожидать еще болѣе усилится, такъ какъ дорога создастъ въ своемъ районѣ извѣстную промышленность, которая привлечетъ къ себѣ значительное количество рабочихъ рукъ.

Перейдемъ теперь къ общему обзору другихъ условій мѣстной экономической жизни.

**Фабрично-завод-  
ская промышлен-  
ность.**

Обрабатывающая промышленность въ настоящее время развита главнымъ образомъ въ г. Ченстоховѣ, Ченстоховскомъ уѣздѣ и до нѣкоторой степени въ Кѣльцахъ. Такимъ образомъ, фабрично-заводское значеніе въ настоящее время имѣютъ лишь конечные уже расположенные при желѣзныхъ дорогахъ пункты проектируемой линіи. Важнѣе всего въ этомъ отношеніи г. Ченстоховъ, быстро растущій и развивающійся торгово-промышленный центръ, который, слѣдуетъ ожидать, обратится съ проведеніемъ Ченстохово-Кѣлецкой дороги въ одинъ изъ самыхъ бойкихъ и населенныхъ промышленныхъ городовъ Царства Польскаго. Этому благопріятствуетъ и удобное географическое положеніе Ченстохова на пути между Краковомъ и Варшавою, и сосѣдство съ Бреславльскимъ и Силезскимъ промышленными округами Германіи.

На промежуточномъ разстояніи между Ченстоховомъ и Кѣльцами фабрично-заводская промышленность развита значительно слабѣе и отличается болѣе мѣстнымъ характеромъ. Сравнительно наибольшее количество, преимущественно мелкихъ промышленныхъ заведеній сгруппировано во Влощовскомъ уѣздѣ. Самый уѣздный городъ (или „посадъ“) Влощовъ имѣетъ главнымъ образомъ лишь административное значеніе и мѣстные фабрично-заводскія учрежденія до крайности стѣснены отсутствіемъ возможности скоро и дешево сообщаться съ рынками сбыта и поставки сырья. Не такъ давно, до проведенія дороги Скаржиско-Колюшки, городъ Конскъ, нынѣ бойкій промышленный центръ, мало чѣмъ отличался отъ Влощова.

Что касается уѣздовъ Андреевскаго и Новорадомскаго, то фабрично-заводская ихъ промышленность сосредоточена въ ближайшемъ сосѣдствѣ со станціями прорѣзывающихъ эти уѣзды желѣзныхъ дорогъ. По мѣрѣ удаленія отъ станцій промышленность исчезаетъ. Въ общемъ она



выражается въ производствахъ: по Андреевскому уѣзду—алебастровое, винокуренное (4 завода), лѣсопильное (4 завода), мукомольное, стекольное; по Новорадомскому—известковое, изразцовое, кирпичное, лѣсопильное, стекольное и цикорное. Изъ всѣхъ заводовъ послѣдняго уѣзда, нѣкоторое непосредственное для проектируемой дороги значеніе можетъ имѣть большой свеклосахарный заводъ въ селеніи Сильничка. Сильничскій заводъ даетъ работу 400 человѣкъ рабочихъ и былъ бы расположенъ сравнительно не далеко отъ Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи.

Важнѣйшее значеніе въ отношеніи фабрично-заводской промышленности будетъ имѣть для предполагаемой дороги городъ Ченстоховъ и Ченстоховскій уѣздъ.

Какъ уже отмѣчено выше, Ченстоховъ представляетъ быстро развивающійся промышленный центръ. Желѣзнодорожныя отправки Ченстоховскихъ фабрикатовъ и доставка на Ченстоховскія фабрики и заводы всякаго рода сырья съ каждымъ годомъ значительно возрастаютъ, какъ въ томъ легко убѣдиться, изслѣдуя статистическіе отчеты Варшавско-Вѣнской и Гербы-Ченстоховской желѣзныхъ дорогъ. Изъ сырыхъ матеріаловъ въ особенности возрастаетъ въ Ченстоховѣ потребленіе желѣзныхъ рудъ, Силезскаго и Домбровскаго каменнаго угля, потомъ джуты, шерсти и хлопка. На джутовыхъ фабрикахъ Ченстохова работаютъ нынѣ до 3.000 человѣкъ, а на шерстопрядильныхъ—до 2.500 человѣкъ. Кромѣ того къ числу важнѣйшихъ производствъ Ченстохова надлежитъ отнести: игольное, обойное, стекольное, писчебумажное, пуговичное, спичечное и нѣкоторыя другія. Подробный перечень свѣдѣній о фабрикахъ и заводахъ Ченстохова можно видѣть въ приложеніи № 3.

Изъ фабрикъ и заводовъ промежуточнаго между Ченстоховомъ и Кѣльцами района назовемъ для примѣра мѣдно-прокатный заводъ графа Потоцкаго въ м. Конецполь. Въ настоящее время производительность этого завода ограничивается всего лишь 25.000 пудовъ листовой и штыковой мѣди въ годъ. Расширить свое производство заводъ, несмотря на всѣ къ тому средства, не можетъ, такъ какъ гужевой подвозъ сырья и отправка фабриката на ближайшую желѣзнодорожную станцію Кломнице обходится несоразмѣрно дорого, а именно:  $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда и версты. Администрація завода полагаетъ, что сооруженіе проектируемой дороги дастъ Конецпольскому заводу возможность удвоить—утроить свою производительность, тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время при станціи Хенцины организовалось большое мѣдеплавильное предпріятіе, предполагающее эксплуатировать мѣстную рудную залежь, а также работать среднеазиатскою рудою, доставка которой стала возможною, вслѣдствіе сооруженія Оренбургъ-Ташкентской дороги и установленія соотвѣтствующаго на перевозку среднеазиатской руды желѣзнодорожнаго тарифа.

Сказанное по поводу Конецпольскаго завода, принадлежащаго лицу съ крупными денежными средствами, въ еще



большей мѣрѣ относится къ другимъ промышленнымъ предпріятіямъ района дороги, напр. къ стекольному въ с. Вычерпы, химическому въ с. Аніоловъ, лѣсопильному въ с. Паржимѣхи, бондарному въ с. Незнаковице, винокуренному (6 заводовъ), крахмальному (3 завода) \*) лѣсопильному (5 заводовъ) мукомольному (2 мельницы), уксуному и друг. Равнымъ образомъ проектируемая дорога будетъ имѣть громадное значеніе для заводовъ и фабрикъ Кѣлецкаго уѣзда, а именно для производствъ: винокуреннаго (2 завода) известковаго (4 завода), кожевеннаго (2 завода), лѣсопильнаго (10 заводовъ), мукомольнаго (4 мельницы), механическаго, спичечнаго, чугуноплавильнаго (7 заводовъ) и друг. Всѣ эти фабрично-заводскія учрежденія еще болѣе угнетаются бездорожьемъ нежели богатый средствами Конецпольской заводъ.

**Общее заключеніе.**

Резюмируя изложенный выше краткій обзоръ мѣстныхъ экономическихъ и торгово-промышленныхъ условій, нельзя не придти къ заключенію, что въ настоящее время главнымъ видомъ мѣстной промышленности слѣдуетъ считать сельское хозяйство и потомъ хозяйство лѣсное. Фабрично-заводская промышленность развита лишь въ конечныхъ пунктахъ проектируемой линіи и въ особенности въ Ченстоховѣ. На остальномъ протяженіи дороги фабрично-заводская промышленность съ трудомъ отстаиваетъ свое существованіе. Дороговизна и неудобство гужевоѣ доставки не даютъ возможности предъявлять на рынки фабрикаты по общимъ рыночнымъ цѣнамъ. Въ тоже время нельзя также не признать, что районъ дороги весьма благопріятенъ для возникновенія и процвѣтанія именно фабрично-заводской промышленности. Близкое сосѣдство съ Германіей, откуда можно получить нужныя машины и заводское оборудованіе, непосредственная близость каменноугольныхъ копей, и отечественныхъ Домбровскихъ, и заграничныхъ Силезскихъ, обиліе всякаго рода строительныхъ матеріаловъ и цѣлый рядъ другихъ благопріятныхъ условій заставляютъ ожидать, что съ проведеніемъ проектируемой дороги, рассматриваемая мѣстность обратила бы на себя вниманіе капиталистовъ и въ короткій срокъ достигла бы значительнаго торгово-промышленнаго оживленія.

**Вѣроятныя перевозки.**

Перейдемъ теперь къ исчисленію вѣроятнаго количества перевозокъ, какія означенный районъ могъ бы дать проектируемой дорогѣ уже въ первые годы ея существованія.

**Перевозки хлѣбныхъ грузовъ.**

Начнемъ съ перевозокъ хлѣба. Какъ было указано выше, въ районѣ проектируемой линіи, согласно статистическимъ даннымъ объ урожаѣ въ уѣздахъ, расположенныхъ въ серединѣ линіи, образуются остатки продовольственнаго хлѣба, выраженные въ эквивалентѣ ржи количествомъ около 500 тысячъ пудовъ, тогда какъ въ двухъ

\*) Крахмалъ доставляется нынѣ въ Ченстоховѣ также изъ за-границы черезъ Гербы. При существованіи Кѣлецкой линіи потребность Ченстоховской промышленности въ крахмалѣ могла бы вполне удовлетворяться продуктами Влошовскихъ крахмальныхъ заводовъ.



концевыхъ уѣздахъ получаютъ недостатки только для мѣстнаго населенія количествомъ около 200 тысячъ пудовъ. Такимъ образомъ, если принять около 100 тысячъ пудовъ на развозку хлѣба гужемъ (подвозъ къ винокуреннымъ заводамъ и проч.), то около 400 тысячъ пудовъ можно принять къ перевозкѣ по проектируемой линіи въ мѣстномъ ея сообщеніи. Цифра эта подтверждается статистическими данными отправленія хлѣбныхъ грузовъ со станцій сосѣднихъ дорогъ на протяженіи Андреевъ-Кѣльцы-Скаржиско - Колюшки - Петроковъ - Заверце. Станціи этого участка, протяженіемъ въ 350 верстъ, отправляютъ въ послѣдніе годы 1,25 до 1,30 милліоновъ пудовъ разнаго зернового хлѣба ежегодно. Опредѣливъ поперстный коэффициентъ и примѣнивъ его къ проектируемой линіи, получимъ для отправленія хлѣбныхъ грузовъ съ ея станцій въ круглой цифрѣ 400.000 пудовъ въ годъ. Мѣстный хлѣбъ, подобно отправкамъ съ вышеназванныхъ станцій сосѣднихъ дорогъ, будетъ передвигаться по проектируемой линіи преимущественно въ западномъ направленіи, въ сторону Ченстохова. Въ общемъ для пробѣга этихъ грузовъ по линіи нужно взять половинное ея протяженіе, т. е. кругло 55 верстъ.

Кромѣ хлѣбныхъ грузовъ мѣстное сельское хозяйство и огородничество предъявить къ перевозкѣ замѣтное количество картофеля и всякаго рода огородныхъ овощей. Въ 1905 году Варшавско-Вѣнская дорога, при протяженіи въ 703 версты, перевезла только въ мѣстномъ сообщеніи:

#### Огородныя овощи.

Капусты свѣжей . . . . .	60.700 пуд.
Картофеля . . . . .	522.859 „
Луку . . . . .	87.336 „
Огурцовъ . . . . .	4.841 „
Свеклы и бураковъ . . . . .	2.124.435 „
Прочихъ овощей . . . . .	91.168 „

Всего 2.891.339 пудовъ,

что составляетъ на версту пути свыше 4.000 пудовъ. Привислинскія дороги въ томъ же году и въ мѣстномъ сообщеніи перевезли всякихъ овощей 5.932.795 пуд. при протяженіи въ 1.728 верстъ. Поперстный коэффициентъ свыше 3.500 пуд. Кѣлецкая дорога въ отношеніи перевозокъ овощей не можетъ отличиться отъ названныхъ двухъ, такъ какъ мѣстныя условія тождественны, но для осторожности мы примемъ для овощей лишь половинную норму и опредѣлимъ количество перевозокъ этого рода въ мѣстномъ же сообщеніи въ 200.000 пудовъ. Цифра эта тѣмъ болѣе не можетъ считаться преувеличенною, что коэффициентъ Кенига для картофеля составляетъ менѣе  $\frac{1}{4}$  дѣйствительнаго вѣса, и потому, если картофель и вошелъ, какъ составная часть въ



перевозки продовольственного хлѣба, то лишь одною четвертью своего дѣйствительнаго вѣса.

Далѣе, въ виду развитія въ краѣ травосѣянія и искусственнаго луговодства, слѣдуетъ ожидать не только замѣтныхъ перевозокъ сѣна, но также и перевозки всякаго рода травяныхъ сѣмянъ. Варшавско-Вѣнская дорога перевезла въ 1905 году сѣмянъ разныхъ кормовыхъ и техническихъ травъ всего 467.986 пудовъ, въ томъ числѣ въ мѣстномъ сообщеніи 339.032 пуда, а именно: клевера 30.534 п., другихъ кормовыхъ травъ 83.338 пуд., ризиноваго сѣмени 35.786 пуд., прочихъ сѣмянъ 189.374 пуд. Поверстный коэффициентъ составляетъ вообще 666 пуд. и считая по этой нормѣ, для Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи слѣдовало бы взять около 70.000 пудовъ; для осторожности возьмемъ только 50.000 съ пробѣгомъ на половинномъ протяженіи линіи.

Всего, такимъ образомъ, количество перевозокъ разнаго рода сельско-хозяйственныхъ продуктовъ составитъ для данной линіи въ круглой цифрѣ не менѣ 650.000 пудовъ въ годъ.

#### Землеудобрительные туки.

Въ своемъ мѣстѣ было отмѣчено, что практикуемая въ рассматриваемой мѣстности система земледѣлія принадлежитъ къ типу интенсивныхъ и потребляетъ значительное количество разнаго рода почвоудобрительныхъ туковъ, фосфоритовъ и друг. Туки эти будутъ подвозиться на линію главнымъ образомъ извнѣ (преимущественно съ сосѣднихъ станцій Варшавско-Вѣнской дороги), такъ какъ мѣстныхъ минеральныхъ туковъ за исключеніемъ мергеля пока неизвѣстно. Судя по статистическимъ даннымъ соотвѣтственныхъ перевозокъ по сосѣднимъ линіямъ, перевозку землеудобрительныхъ туковъ для проектируемой дороги слѣдуетъ опредѣлить не менѣ 100.000 пудовъ ежегодно съ пробѣгомъ на половинномъ протяженіи линіи.

#### Общее количество сельско-хозяйственныхъ грузовъ.

Если опредѣлимъ въ 50.000 пуд. годовое количество всякаго рода случайныхъ перевозокъ, вызываемыхъ нуждами мѣстной сельско-хозяйственной промышленности (перевозки сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій, перевозки домашнихъ животныхъ и проч.), то общая цифра грузовъ такъ, или иначе относящихся до этой промышленности опредѣлится въ 800.000 пудовъ въ годъ.

#### Лѣсные грузы.

Другую категорію массовыхъ перевозокъ мѣстнаго происхожденія составляютъ лѣсные грузы. Судить о такихъ перевозкахъ, а равно и вообще судить о развитіи и экономическомъ значеніи мѣстныхъ лѣсовъ можно съ одной стороны на основаніи статистики отправокъ съ ближайшихъ къ рассматриваемой мѣстности желѣзнодорожныхъ станцій, съ другой же стороны, на основаніи изслѣдованія лѣсной площади въ раіонѣ дороги. Какъ было указано выше, лѣсная площадь въ раіонѣ проектируемой дороги составляетъ около 65—70 тысячъ десятинъ. Принимая столѣтній оборотъ рубки и среднюю производительность десятины лѣса въ 30 куб. саж. древесины, вѣсъ одной кубической сажени въ 300 пудовъ и полагая, что 40% общей производительности останется на мѣстѣ



какъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, такъ и въ запасъ, мы получимъ къ вывозу изъ района проектируемой линіи около 3.700.000 пудовъ лѣсныхъ грузовъ ( $\frac{67.500}{100} \times 60 \times 30 \times 300$ ).

Обращаясь къ статистикѣ перевозокъ лѣса \*) съ сосѣднихъ станцій Привислинскихъ дорогъ на протяженіи около 100 верстъ (Конскъ, Неклань, Скаржиско, Сухедневъ, Загнанскъ, Кѣльцы, Хенцины, Андреевъ), мы видимъ, по даннымъ за 1903 годъ, что означенныя станціи отправили лѣса 5.066.751 пуд. Такимъ образомъ цифра 3.700.000 пудовъ лѣсныхъ грузовъ принятая выше къ перевозкѣ изъ района проектируемой линіи взята, согласно статистикѣ отправокъ съ сосѣднихъ станцій, достаточно осторожно.

Восточная часть района линіи богаче лѣсомъ, нежели западная, а лѣсные грузы, какъ о томъ свидѣлствуютъ статистическіе отчеты Варшавско-Вѣнской и Привислинскихъ дорогъ, передвигаются почти исключительно съ востока на западъ, т. е., въ нашемъ случаѣ въ сторону Ченстохова, какъ для вывоза за границу черезъ Сосновицы или черезъ Гербы, такъ и для мѣстнаго потребленія въ районѣ Варшавско-Вѣнской дороги. Въ виду этого средній пробѣгъ лѣсныхъ отправокъ по проектируемой линіи можно, не опасаясь преувеличенія, принять въ 75 верстъ.

Далѣе изъ естественныхъ продуктовъ разсматриваемаго района слѣдуетъ ожидать еще для проектируемой линіи значительныхъ грузовъ строительнаго и известковаго камня, мѣсторожденія которыхъ, какъ уже отмѣчено выше, встрѣчаются почти повсемѣстно и эксплуатація которыхъ съ проведеніемъ пути несомнѣнно тотчасъ же организуется. Районъ дороги могъ бы поставить неопредѣленно большое количество означеннаго товара, смотря по спросу, но судя по даннымъ статистики перевозокъ сосѣднихъ дорогъ, Ченстоховъ-Кѣлецкая линія могла бы уже въ первые годы своей работы рассчитывать не менѣе какъ на 500.000 пудовъ перевозокъ камня въ годъ. Подвозиться онъ будетъ къ пунктамъ потребленія изъ ближайшихъ мѣсторожденій и потому средніе его пробѣги не превысятъ, по всей вѣроятности, 20 верстъ \*\*).

Подсчитаемъ теперь мѣстные фабрично-заводскіе грузы. Какъ уже сказано выше, главными пунктами отправленія и прибытія грузовъ этой категоріи будутъ конечные пункты дороги, прежде всего Ченстоховъ и потомъ Кѣльцы. Ченстоховскіе фабрикаты отправляются главнымъ образомъ на станціи внутренней рельсовой сѣти и лишь въ сравнительно ничтожныхъ количествахъ на станціи Варшавско-Вѣнской, Лодзинской дорогъ. Вслѣдствіе этого всѣ такія отправки, можно принять, пройдутъ на всемъ протяженіи проектируемой дороги.

Въ Ченстоховской фабрично-заводской промышленности

\*) См. Приложение № 4.

\*\*) Впрочемъ въ 1904 году въ Ченстоховъ доставлено было около 200.000 пудовъ камня со станцій участка Привислинскихъ дорогъ: Кѣльцы-Скаржиско-Конскъ, т. е., съ разстоянія въ среднемъ свыше 250 верстъ.



Грузы строительнаго и известковаго камня.

Фабрично заводскіе грузы.





видное мѣсто занимаютъ чугуноплавильное и желѣзнодорожное производства. По даннымъ статистики перевозокъ за 1904 годъ станція Ченстоховъ отправила на станціи русской рельсовой сѣти (за исключеніемъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской дорогъ) въ круглыхъ цифрахъ:

Чугуна, желѣза и стали мѣстнаго из- готовленія . . . . .	1.000.000 пуд.
Принадлежностей пути и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ . . . . .	500.000 „
Всякаго рода чугунныхъ, желѣзныхъ, стальныхъ и жестяныхъ издѣлій, . . . . .	500.000 „
Итого . . . . .	2.000.000 „

По общему мнѣнію мѣстныхъ заводчиковъ съ постройкою проектируемой дороги Ченстоховская желѣзнодорожная промышленность значительно оживится и производство всякаго желѣза въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ существенно возрастетъ, такъ какъ представится возможность расширить выплавку желѣза изъ Криворожскихъ высокаго качества рудъ, подвозъ которыхъ станетъ тогда значительно дешевле и удобнѣе, такъ какъ не понадобится перегрузки на станціи Слотвины.

Послѣ желѣзнодорожной промышленности слѣдующее мѣсто по количеству отправляемыхъ опять таки на станціи внутренней сѣти грузовъ занимаютъ:

Производство джутовыхъ тканей и мѣшковъ. . . . .	600,000 пуд.
Химическія и москательныя произ- водства . . . . .	100,000 „
Прядильное производство (пряжа и нити) . . . . .	150,000 „
Стекло и стекляная посуда . . . . .	50,000 „
Обойное, текстильное, игольное и всѣ прочія производства . . . . .	300,000 „
Итого . . . . .	1.200,000 „

Всего такимъ образомъ Ченстоховскіе заводы и фабрики отправятъ на станціи русской рельсовой сѣти (за исключеніемъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской дорогъ) 3,2 милл. пудовъ разнаго рода фабрикатовъ съ пробѣгомъ на всемъ протяженіи проектируемой линіи.

Съ другой стороны Ченстоховскіе заводы и фабрики будутъ получать при посредствѣ Кѣлецкой дороги изъ внутреннихъ губерній разнаго рода сырые матеріалы для переработки. Цифры такого прибытія со станцій внутренней рельсовой сѣти, расположенныхъ въ отношеніи кратчайшихъ разстояній благопріятно для проектируемой линіи, показаны въ нижеслѣдующемъ перечнѣ (статистика 1904 года, прибытіе на станцію Ченстоховъ):



Чугунъ изготовленія южно-рус-	
скихъ заводовъ . . . . .	300,000 пуд.
Желѣзныя издѣлія всякія. . . . .	150,000 „
Растительныя масла. . . . .	40,000 „
Сода южно-русскихъ заводовъ. . . . .	40,000 „ *)
Москательный товаръ и крахмалъ	
всякій . . . . .	20,000 „
Шлаки . . . . .	350,000 „
Пенька и ленъ . . . . .	100,000 „
Криворожскія желѣзныя руды . . . . .	2.000,000 „ **)
Прочія южно-русскія руды. . . . .	350,000 „
Соль поваренная . . . . .	200,000 „ ***)
Тряпье всякое . . . . .	50,000 „
Хлопокъ туркестанскій . . . . .	30,000 „
Шерсть . . . . .	100,000 „
Прочіе сырые матеріалы . . . . .	100,000 „
Итого . . . . .	3.830,000 пуд.

Для всѣхъ этихъ грузовъ кратчайшее направленіе будетъ черезъ Ченстоховъ-Кѣлецкую линію, по которой они и пройдутъ на всемъ ея протяженіи.

Такова въ общихъ чертахъ картина фабрично-заводскаго грузооборота г. Ченстохова. Что касается Кѣлецкихъ фабрикъ и заводовъ, то они также отправляютъ свои издѣлія на рынки внутренней Россіи и оттуда же получаютъ сырые для переработки. Этого торговопромышленнаго распорядка проектируемая дорога перемѣнить не можетъ и Кѣлецкая обрабатывающая промышленность представляетъ для дороги интересъ лишь въ отношеніи потребленія Силезскаго каменнаго угля, подвозимаго via Гербы-Ченстоховъ. Въ настоящее время масса этого угля (свыше 40 милл. пудовъ въ годъ) ввозится черезъ Со-сновицы изъ Каттовицкаго района каменноугольныхъ копей. Но по отношенію къ Кѣльцамъ Силезскій уголь выгоднѣе будетъ доставить изъ копей расположенныхъ ближе къ Гербамъ. Для опредѣленія вѣроятнаго на первое время количества такого подвоза примѣнимъ слѣдующія соображенія:

На основаніи сгруппированныхъ въ приложеніи № 3 данныхъ, собранныхъ на мѣстѣ, но далеко не полныхъ, на Кѣлецкихъ заводахъ и фабрикахъ работаетъ не менѣе 1000 паровыхъ силъ \*\*\*\*). Теоретически каждая паровая сила во время работы потребляетъ 2,5—4 килограмма или

\*) Нынѣ, вслѣдствіе неудобствъ сообщенія, въ Ченстоховъ проникаетъ черезъ Гербы и сода заграничнаго изготовленія.

\*\*) Въ 1905 году въ Ченстоховъ прибыло Криворожскихъ рудъ 2.793,532 пуда, а всѣхъ вообще южно-русскихъ рудъ около 3 милліоновъ пудовъ.

\*\*\*) Соль поваренная ввозится также въ Ченстоховъ изъ заграницы черезъ Гербы, вслѣдствіе неудобствъ перевозки съ перегрузкою въ Слотовинахъ. Въ особенности много соли ввозилось въ періодъ забастовокъ 1905 и 1906 годовъ.

\*\*\*\*) Число это ниже дѣйствительнаго, но собрать полныя въ этомъ отношеніи данныя представляется весьма затруднительнымъ. Въ сущности количество паровыхъ силъ на Кѣлецкихъ (Кѣльцы и окрестности) фабрикахъ превосходитъ 1.000.



около 7—10 фунтовъ хорошаго каменнаго угля въ часъ, но на практикѣ количество это подымается до 10—12 и болѣе фунтовъ въ часъ, смотря по конструкціи, состоянію котла и другимъ условіямъ. Поэтому примемъ часовой расходъ угля въ 10 фунтовъ на паровую силу. Считая въ году 300 рабочихъ 10-ти часовыхъ дней получимъ, что машины Кѣлецкихъ заводовъ и фабрикъ потребляютъ  $\frac{300 \times 10 \times 10 \times 1000}{40} = 750,000$  пудовъ каменнаго угля. Кромѣ того уголь и коксъ потребляются въ большихъ количествахъ въ металлоплавильныхъ производствахъ и для отопленія зданій. Для отопленія употребляется почти исключительно Домбровский уголь, но для приведенія въ дѣйствіе машинъ и для выплавки металловъ предпочитается уголь Силезскій, отличающійся большею теплопроизводительностью и малымъ содержаніемъ сѣры (менѣе 2%), что въ особенности важно при выплавкѣ металловъ. На сидерургическихъ заводахъ всюду, гдѣ только возможно, употребляется Силезскій уголь. Такъ напр. чугуноплавильный заводъ Гантке въ Ченстоховѣ потребляетъ въ послѣдніе годы 2—3 милл. пудовъ означеннаго угля въ годъ. Въ окрестностяхъ Кѣльцъ имѣется какъ видно изъ приложенія № 3 желѣзодѣлательные заводы и кромѣ того Хенцинское мѣдеплавильное предпріятіе обѣщаетъ потреблять Силезскаго угля не менѣе 1,5 милліон. пудовъ въ годъ. Въ виду этого не будетъ преувеличеніемъ опредѣлить вѣроятное будущее потребленіе Силезскаго угля Кѣлецкими фабриками и заводами по крайней мѣрѣ въ 2½ милл. пудовъ въ годъ. Уголь этотъ пройдетъ на всемъ протяженіи проектируемой дороги.

**Мѣстные фабричные грузы промежуточнаго района Ченстоховъ - Кѣльцы.**

Гораздо больше перевозокъ дорога въ правѣ ожидать отъ мѣстной обрабатывающей промышленности района Ченстоховъ-Кѣльцы. Города Ченстоховъ и Кѣльцы безъ того стоятъ у желѣзныхъ дорогъ и могутъ отправлять и получать грузы и при настоящихъ условіяхъ удобно и сравнительно дешево. Напротивъ того фабрики промежуточнаго Ченстоховъ-Кѣлецкаго района будутъ всецѣло пользоваться услугами только проектируемой дороги и какъ необходимое для нихъ сырье, такъ и производимые фабрикаты будутъ получать и отправлять при ея посредствѣ. Количество этого рода прибытій и отправленій не можетъ быть къ сожалѣнію, вполне точно опредѣлено за отсутствіемъ необходимыхъ и достаточно подробныхъ свѣдѣній о производительности и условіяхъ работы названныхъ фабрикъ и заводовъ. Произведенное изслѣдованіе дало въ этомъ отношеніи лишь скудные и неполные матеріалы. Такъ напр. выяснилось, что во Влоцковскомъ уѣздѣ работаетъ свыше 300 паровыхъ силъ. Въ настоящее время, вслѣдствіе вообще дорогой доставки сюда каменнаго угля, многія машины работаютъ на древесномъ топливѣ. Болѣе полныя данныя удалось собрать о Конецпольскомъ мѣдно-прокатномъ заводѣ. Нынѣшній промышленный грузооборотъ этого завода достигаетъ 250,000 пудовъ, а именно заводъ получаетъ около 55,000 пудовъ штыковой мѣди



и мѣднаго лому, свыше 100,000 пудовъ каменнаго угля и около 50,000 пудовъ всякихъ иныхъ грузовъ и отправляетъ около 40—50 тысячъ пудовъ разнаго груза. Свѣдѣнія о другихъ заводахъ менѣе обстоятельны и подчасъ сомнительны. Всѣ заводы съ постройкой проектируемой дороги предполагаютъ значительно расширить свои производства. Во всякомъ случаѣ можно съ увѣренностью рассчитывать, что мѣстная фабрично-заводская промышленность доставитъ проектируемой линіи интенсивныя перевозки даже при настоящемъ состояніи мѣстной производительности. Въ особенности значительныхъ перевозокъ слѣдуетъ ожидать отъ лѣсообрабатывающей промышленности.

Перейдемъ теперь къ подсчету перевозокъ, вызываемыхъ потребностями населенія въ районѣ проектируемой линіи. И въ этой категоріи перевозокъ г. Ченстоховъ будетъ имѣть на первое, по крайней мѣрѣ, время главное значеніе. Прежде всего Ченстоховъ является крупнымъ потребителемъ привознаго хлѣба. И при нынѣшнихъ условіяхъ на станцію Ченстоховъ ежегодно прибываетъ 1½ милл. пудовъ \*) разнаго хлѣба, доставляемаго изъ внутреннихъ, преимущественно южныхъ и юго-западныхъ губерній. Принимая во вниманіе показанные въ статистическихъ отчетахъ пункты отправленія этого хлѣба, придемъ къ заключенію, что все его количество непременно прослѣдуетъ по Кѣлецкой дорогѣ на всемъ ея протяженіи. Равнымъ образомъ на основаніи тѣхъ же данныхъ заключаемъ, что и много разныхъ другихъ грузовъ, получаемыхъ нынѣ изъ внутреннихъ губерній въ г. Ченстоховѣ тоже прослѣдуетъ на всемъ протяженіи проектируемаго пути. Подсчетъ этихъ грузовъ по статистическимъ отчетамъ Варшавско-Вѣнской дороги (рубрика „прибытіе“ станціи Ченстоховъ) даетъ слѣдующія круглыя цифры:

Мѣль бѣлгородскій . . . . .	10,000	пуд.
Бакалейный товаръ . . . . .	10,000	”
Табакъ и папиросныя гильзы . . . . .	10,000	”
Бумага и картонъ . . . . .	10,000	”
Изразцы . . . . .	10,000	”
Вина виноградныя кавказскія, крымскія . . . . .	5,000	”
Кирпичъ огнеупорный . . . . .	100,000	”
Кирпичъ строительный (облицовочный). . . . .	10,000	”
Деревянные издѣлія и щепной товаръ . . . . .	5,000	”
Домашнія вещи . . . . .	5,000	”
Глина всякая . . . . .	50,000	”
Камень строительный . . . . .	150,000	”
Керосинъ . . . . .	150,000	”
Поташъ . . . . .	15,000	”
Сахаръ . . . . .	25,000	”

\*) Въ 1905 году прибытіе въ Ченстоховъ хлѣбныхъ грузовъ выразилось цифрою 1,471,447 пудовъ.



Свѣчи стеариновыя . . . . .	5,000 пуд.
Сѣно прессованное. . . . .	10,000 „
Прочіе товары . . . . .	50,000 „
<hr/>	
Итого . . . . .	630,000 пуд.

Соотвѣтствующіе грузы для прочихъ станцій дороги \*) по сравненію съ прибытіемъ на станціи сосѣднихъ линій, рассчитывая такое прибытіе на версту пути, опредѣляется въ количествѣ не менѣе 1 милліона пудовъ всякаго рода товаровъ. Цифра эта не можетъ быть признана преувеличенною, такъ какъ если съ сооруженіемъ дороги мѣстныя промышленныя заведенія перейдутъ на минеральное топливо, а такой переходъ болѣе нежели вѣроятенъ, то одного каменнаго угля для свыше 300 паровыхъ силъ и для отопленія зданій потребуется свыше 1/2 милл. пудовъ.

Транзитныя перевозки.

Такова картина вѣроятной работы предполагаемаго пути по перевозкамъ грузовъ прибытія и отправленія. Перейдемъ теперь къ подсчету возможныхъ и вѣроятныхъ транзитныхъ перевозокъ проектируемой линіи, для чего изслѣдуемъ транзитныя ея свойства.

Достаточно взглянуть на карту, чтобы видѣть, что Ченстоховъ-Кѣлецкая дорога не будетъ имѣть никакого значенія для сообщенія русской рельсовой сѣти съ сѣверо-восточною Германіею и вовсе не будетъ работать на пограничные передаточные пункты: Вержболово-Эйдукуненъ, Граево-Просткенъ и Млава-Иллово. Поэтому намъ остается лишь рассмотретьъ, въ какой мѣрѣ передаточный пунктъ Гербы можетъ конкурировать съ остальными передаточными пунктами на нашей западной границѣ, а именно: Александрово-Отлочинъ, Калишъ-Скальмержицы и Сосновицы-Граница. По отношенію къ интересующему насъ вопросу передача грузовъ въ четырехъ этихъ пограничныхъ пунктахъ находится въ зависимости отъ трехъ узловыхъ станцій сѣти, управляющихъ грузовымъ сообщеніемъ восточныхъ, юго-восточныхъ, южныхъ и юго-западныхъ русскихъ дорогъ съ дорогами Германіи. Эти узловые станціи будутъ: Барановичи, Луковъ и Ивангородъ.

Названные три узла отстоятъ отъ вышепоименованныхъ пограничныхъ пунктовъ въ слѣдующихъ разстояніяхъ:

Барановичи	{	Александрово . . . . .	584 вер.	или 623 кил.
	{	Скальмержицы . . . . .	620 „	„ 663 „
	{	Гербы . . . . .	595 „	„ 636 „
	{	Сосновицы . . . . .	627 „	„ 671 „
Луковъ	{	Александрово . . . . .	327 „	„ 349 „
	{	Скальмержицы . . . . .	363 „	„ 387 „
	{	Гербы . . . . .	316 „	„ 338 „
	{	Сосновицы . . . . .	348 „	„ 371 „

\*) Главными пунктами прибытія будутъ сравнительно населенныя и нынѣ мѣстечки: Мстовъ, Свента Анна, Конецполь, г. Влошовъ и м. Мало-гощъ. Слѣдуетъ ожидать, что пункты эти выростутъ съ проведеніемъ проектируемой линіи въ замѣтные промышленные центры. Въ особенности слѣдуетъ ожидать этого для м. Мстовъ и Конецполь.



Иванго- родъ	{	Александрово . . .	308	вер.	или	329	кил.
	{	Скальмержицы . . .	344	„	„	367	„
	{	Гербы . . . . .	259	„	„	277	„
	{	Сосновицы . . . . .	291	„	„	310	„

Отсюда видимъ, что по отношенію къ узлу Барановичи передаточные пункты Александрово и Гербы находятся почти въ равныхъ условіяхъ по разстоянію. Во всѣхъ другихъ случаяхъ пунктъ Гербы имѣетъ большее или меньшее преимущество и можно разсчитывать, что транзитный международный товарооборотъ направится черезъ него.

Выводъ этотъ будетъ, однако же, недостаточно полнымъ, если не сопоставить соотвѣтственныхъ условій разстоянія до главнѣйшихъ торговопромышленныхъ пунктовъ германской рельсовой сѣти. Нѣмецкая тарифная система значительно отличается отъ русской, но во всякомъ случаѣ провозныя платы и въ Германіи находятся въ зависимости отъ разстояній и пробѣговъ. Таблица километрическихъ разстояній отъ вышеназванныхъ 3-хъ узловыхъ станцій черезъ взятыя нами четыре пограничные пункта показаны въ приложеніи № 5, причемъ въ верхней строкѣ показаны разстоянія въ километрахъ отъ узловыхъ станцій до пограничныхъ пунктовъ; далѣе въ верхней строкѣ противъ каждаго нѣмецкаго города мелкимъ шрифтомъ показано разстояніе въ километрахъ отъ этого города до пограничнаго пункта; обыкновеннымъ шрифтомъ напечатаны суммы этихъ двухъ разстояній, а жирнымъ шрифтомъ отмѣчены географически благоприятные для проектируемой линіи пункты и разстоянія. Изъ этой таблицы видно, что пограничный пунктъ Гербы расположенъ географически благоприятно по отношенію къ слѣдующимъ важнымъ станціямъ Германской рельсовой сѣти.

#### 1. Узелъ Барановичи:

Оппельнъ, Бреславль, Нюренбергъ.

#### 2. Узелъ Луковъ:

Оппельнъ, Бреславль, Лигницъ, Дрезденъ, Базель, Штутгардъ, Нюренбергъ.

#### 3. Узелъ Ивангородъ:

Оппельнъ, Бреславль, Лигницъ, Магдебургъ, Галле, Дрезденъ, Хемницъ, Плауэнъ, Франкфуртъ, на Майнѣ, Эссенъ, Эльберфельдтъ, Дортмундъ, Баргеймъ, Саарбрюкенъ, Дюссельдорфъ, Кельнъ, Мецъ, Страсбургъ, Мюльгаузенъ, Кольмаръ, Ландау, Дармштадтъ, Гейдельбергъ, Карлсруэ, Базель, Мангеймъ, Штутгардтъ, Нюренбергъ.



Такимъ образомъ проектируемая линія вправѣ ожидать, что грузооборотъ русскихъ станцій, расположенныхъ за узлами: Барановичи, Луковъ, Ивангородъ, съ перечисленными нѣмецкими станціями будетъ происходить при ея посредствѣ.

Сказанное относится къ международному транзитному грузообмѣну. Но Ченстоховъ-Кѣлецкая линія будетъ имѣть существенное значеніе для транзитной передачи грузовъ, слѣдующихъ изъ внутреннихъ губерній на подлежащія станціи Варшавско-Вѣнской жел. дороги и обратно съ этихъ послѣднихъ станцій на станціи внутренней рельсовой сѣти. Этого рода транзитныя передачи русская статистика желѣзнодорожныхъ перевозокъ даетъ возможность подсчитать довольно точно. Тарифораздѣльными пунктами для означеннаго транзитнаго сообщенія будутъ станціи Варшавско-Вѣнской линіи: Горжковицы на сѣверъ и Сосновицы — на югъ отъ Ченстохова. Грузообмѣнъ станціи Горжковицы и лежащихъ сѣвернѣе Горжковицъ со станціями внутренней сѣти будетъ совершаться помимо проектируемаго пути.

Такая транзитная передача грузовъ по Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи на основаніи статистическихъ отчетовъ Варшавско-Вѣнской дороги за послѣдніе годы выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

- 1) Хлѣбные грузы со станцій внутренней сѣти преимущественно съ дорогъ юго-западныхъ, южныхъ и юго-восточныхъ на подлежащія станціи Варшавско-Вѣнской дороги прослѣдуютъ транзитомъ въ количествахъ . . . . . 3.000,000 пуд.
- 2) Известъ всякая главнымъ образомъ со станціи Рудники, но также и съ другихъ подлежащихъ станцій Варшавско-Вѣнской дороги и въ небольшомъ количествѣ со станцій Привислинскихъ дорогъ на станціи Варшавско-Вѣнской ж. д. всего . . . . . 300,000 „
- 3) Цементъ со станцій Норки, Заверце, Лазы и друг., на станціи сѣти за исключеніемъ дорогъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской . . . . . 1.500,000 „
- 4) Лѣсные матеріалы всякаго рода со станцій сѣти на подлежащія станціи Варшавско-Вѣнской ж. д. . . . . 500,000 „
- 5) Чугунъ южно-русскихъ заводовъ на станціи Варшавско-Вѣнской ж. д. . . . . 250,000 „
- 6) Желѣзо и сталь изготовленія польскихъ заводовъ на станціи внутренней сѣти. . . . . 1.500,000 „



7) Тоже изготовленія южно-русскихъ заводовъ на станціи Варшавско-Вѣнской жел. дор. . . . .	200,000 пуд.
8) Всякаго рода желѣзныя, стальные и чугуныя издѣлія изготовленныя польскими заводами по назначенію на станціи внутренней сѣти . . . . .	600,000 „
9) Тоже изготовленныя южно-русскими заводами на станціи Варшавско-Вѣнской жел. дор. . . . .	200,000 „
10) Мануфактура преимущественно со станціи Заверце къ станціи сѣти. . . . .	150,000 „
11) Керосинъ и нефтяные продукты вообще . . . . .	300,000 „
12) Всякаго рода химическіе продукты съ заводовъ при станціяхъ Варшавско-Вѣнской жел. дор. . . . .	250,000 „
13) Шлаки съ южнорусскихъ металлургическихъ заводовъ на станціи Варшавско-Вѣнской жел. дор. . . . .	750,000 „
14) Криворожскія руды на станціи Варшавско-Вѣнской ж. д. преимущественно южнѣе Ченстохова . . . . .	3.000,000 „
15) Всякія иныя руды со станцій внутренней сѣти на заводы при станціяхъ Варшавско-Вѣнской ж. д. . . . .	100,000 „
16) Соль поваренная . . . . .	400,000 „
17) Фосфориты молотые со станцій Рудники и Скальмержицы на станціи внутренней сѣти . . . . .	500,000 „
18) Тоже со станцій юго-западныхъ дорогъ на Варшавско-Вѣнскую . . . . .	250,000 „
19) Каменный уголь Домбровскихъ копей транзитомъ на станціи преимущественно Привислинскихъ дорогъ. . . . .	1.000,000 „
20) Прочіе грузы транзитомъ въ обѣ стороны . . . . .	1.000,000 „
Итого . . . . .	15.750,000 пуд.

Таково вѣроятное количество грузовъ малаго, если можно такъ выразиться, транзита. Перейдемъ теперь къ подсчету грузовъ большого, международного транзита.

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что проектируемая Ченстоховъ-Кѣлецкая линія находится по отношенію къ такому транзиту въ довольно благоприятныхъ условіяхъ и въ правѣ рассчитывать на существенное количество перевозокъ этой категоріи. Для сообщеній съ Бреславлемъ и густо населеннымъ прилегающимъ къ нашей границѣ Бреславльскимъ округомъ, а равно и для сообщеній съ сѣвѣрною частью Силезскаго горнаго раіона, названная дорога составитъ удобнѣйшій и наиболѣе дешевый путь. Затѣмъ дальше слѣдуютъ такіе пункты какъ Дрезденъ, Лейпцигъ, Мюнхень, Штутгартъ и друг. Правда,



что прямое по кратчайшему протяженію сообщеніе съ этими пунктами тормозится нѣсколько соперничествомъ Прусскихъ казенныхъ линій, стремящихся путемъ тарифныхъ и нѣкоторыхъ другихъ мѣропріятій отвлечь къ себѣ и сохранить за собою перевозки международного сообщенія, но все же, несмотря на это, можно съ увѣренностью ожидать, что существенное количество подлежащихъ грузовъ изъ Россіи и въ Россію будетъ тяготѣть къ кратчайшему направленію черезъ Гербы-Ченстоховъ-Кѣльцы. Само собою разумѣется, что полного развитія международныхъ перевозокъ по проектируемой линіи, въ первые же годы послѣ открытія на ней правильнаго движенія, ожидать нельзя; товары должны, такъ сказать, привыкнуть двигаться въ извѣстномъ направленіи; такая привычка дается имъ не сразу, какъ бы ни было означенное направленіе удобнымъ, и это свойство товарообмѣна въ извѣстной мѣрѣ учитывалось при установленіи нижеслѣдующихъ цифровыхъ данныхъ, которыя должны болѣе или менѣе характеризовать размѣры международного транзита проектируемой дороги уже въ первые годы ея правильной работы.

Населенію горнопромышленной Силезіи и прилегающаго къ нашимъ границамъ Бреславльскаго округа производимаго на мѣстѣ хлѣба для продовольствія и корма домашнихъ животныхъ не достаетъ и потому таковой долженъ подвозиться извнѣ, отчасти изъ другихъ провинцій, Германіи, но главнымъ образомъ изъ Россіи. Въ настоящее время русскій хлѣбъ попадаетъ къ указаннымъ мѣстамъ назначенія преимущественно черезъ Сосновицы, но отчасти также черезъ Волочискъ и затѣмъ транзитомъ по Австрійскимъ дорогамъ. Наконецъ, нѣкоторое количество русскаго хлѣба попадаетъ въ Бреславльскій округъ также и черезъ другіе передаточные пункты нашей западной границы, а именно черезъ Скальмержицы, Александрово. Черезъ Сосновицы передается ежегодно 10—12 милліоновъ пудовъ разныхъ хлѣбныхъ грузовъ, которые затѣмъ развозятся по назначенію Германскими желѣзными дорогами. Предполагая что вышеозначенное количество хлѣбныхъ грузовъ распределиться поровну между Сосновицами и Гербами, получимъ для транзитной передачи по Ченстохово-Кѣлецкой линіи экспортируемыхъ хлѣбныхъ грузовъ 5—6 милліоновъ пудовъ. Остановимся на 5-ти милліонахъ пудовъ. Вывозимый въ Германію черезъ Сосновицы хлѣбъ отправляется главнымъ образомъ со станцій дорогъ юго-западныхъ, а затѣмъ со станцій южныхъ и юго-восточныхъ дорогъ лежащихъ за юго-западными.

Другимъ массовымъ экспортнымъ грузомъ будутъ всякаго рода лѣсные матеріалы, уже и въ настоящее время въ замѣтныхъ количествахъ вывозимые въ Германію черезъ Гербы, несмотря на всѣ неудобства передачи по Гербы-Ченстоховской желѣзной дорогѣ. Черезъ Сосновицы этого рода грузовъ экспортируется ежегодно въ круглой цифрѣ около 5 милліоновъ пудовъ (преимущественно пиленный лѣсъ). Все это количество распредѣ-



ляется затѣмъ по германской сѣти желѣзныхъ дорогъ. Къ сожалѣнію, въ статистическихъ отчетахъ о перевозкахъ лишь Привислинскія дороги обозначаютъ заграничные пункты конечнаго назначенія экспортируемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ и потому всего количества лѣсныхъ грузовъ, которые могли бы экспортироваться черезъ посредство проектируемой дороги подсчитать не представляется возможнымъ. На основаніи же статистики Привислинскихъ дорогъ количество это опредѣляется свыше 2 милліоновъ пудовъ.

Изъ другихъ экспортируемыхъ въ Германію товаровъ транзитомъ по Ченстоховъ-Кѣлецкой дорогѣ пройдутъ слѣдующіе грузы въ количествахъ, опредѣляемыхъ статистическими данными вывоза при нынѣшнихъ условіяхъ передачи черезъ Сосновицы, Границу и отчасти другіе пограничные пункты Царства Польскаго по назначенію въ Силезскій и Бреславльскій округа, а также мѣстности, за ними лежащія.

Продукты кавказскаго нефтянаго производства . . . . .	100,000 пуд.
Руды желѣзныя криворожскія . . . . .	3.000,000 „ *)
Туки земледобрительныя всякіе . . . . .	100,000 „
Прочіе товары . . . . .	300,000 „

Итого . . 3.500,000 пуд.

а вмѣстѣ съ хлѣбомъ (5.000,000)

и лѣсомъ (2.000,000) всего . . . 10.500,000 пуд.

По транзиту ввозимыхъ изъ за границы грузовъ первое по количеству мѣсто займетъ, согласно статистикѣ перевозокъ Варшавско-Вѣнской и Привислинскихъ дорогъ, каменный уголь и коксъ Силезскихъ мѣсторожденій. Всего такихъ угля и кокса ввозится нынѣ въ Россію до 50 милл. пудовъ ежегодно. Силезскій уголь обладаетъ на столько высокими техническими качествами, что проникаетъ по желѣзнодорожнымъ линіямъ далеко за предѣлы Царства Польскаго и достигаетъ до Кіева и даже до Одессы. Главными пунктами передачи служатъ сейчасъ Сосновицы и Граница, а уголь идетъ изъ Силезскихъ копей, наиболѣе благопріятно расположенныхъ къ названнымъ передаточнымъ пунктамъ. Но въ Силезскомъ горномъ округѣ есть не мало и такихъ копей, которымъ весьма выгодно будетъ посылать свой уголь въ Россію черезъ передаточный пунктъ Гербы по назначенію на Привислинскія и за ними лежащія дороги. Согласно даннымъ статистики перевозокъ за 1905 годъ Силезскаго угля прослѣдовало на станціи распо-

\*) Криворожскихъ рудъ по даннымъ статистики Варшавско-Вѣнской ж. д. вывозится черезъ Сосновицы преимущественно по назначенію въ Бреславльскій и Силезскій округа около 6 милл. пудовъ.



женныя сѣвернѣе и восточнѣе Кѣльцы около 15 милл. пудовъ. Для такого транзита Ченстоховъ-Кѣлецкая дорога представить удобнѣйшій путь и весьма вѣроятно, что все вышепоказанное количество будетъ со временемъ передаваться именно по этому пути. Но для осторожности примемъ, что въ первое время работы проектируемой дороги передаваться будетъ лишь третья часть означеннаго количества, т. е., 5 милл. пудовъ.

Количество прочихъ транзитныхъ заграничнаго импорта товаровъ опредѣляется на основаніи статистики перевозокъ наличныхъ рельсовыхъ путей Царства Польскаго въ слѣдующихъ округленныхъ цифрахъ:

Колоніальные товары . . . . .	100,000 пуд.
Мануфактурные, косметическіе и галантерейные товары . . . . .	1.000,000 „
Сельдь иностранная и рыбные консервы вообще . . . . .	200,000 „
Машины всякаго рода и принадлежности ихъ . . . . .	500,000 „
Химическіе продукты вообще . . . . .	200,000 „
Прочіе товары . . . . .	1.500,000 „
Итого . . . . .	3.500,000 пуд.

а вмѣстѣ съ углемъ (5.000,000) всего 8.500,000 пуд.

При исчисленіи количества грузовъ по рубрикѣ „прочіе товары“ принять былъ во вниманіе импортъ не только черезъ пограничные пункты: Сосновицы и Граница, но также и черезъ сѣверные пограничные пункты Царства Польскаго при назначеніи передаваемыхъ грузовъ въ юго-западную, южную и юго-восточную Россію. При этомъ принята была во вниманіе усвоенная Прусскимъ министерствомъ путей сообщенія тарифная политика, по которой тарифы Прусскихъ казенныхъ дорогъ строятся такъ, чтобы грузы, идущіе въ Россію, напр., изъ Саксоніи или Баваріи, проходили бы по Прусскимъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ въ наивыгоднѣйшихъ для этихъ дорогъ и для Прусской соотвѣтственной промышленности направленіяхъ. Политика эта вызывала и вызываетъ со стороны Саксонскихъ, Баварскихъ и друг. Германскихъ желѣзныхъ дорогъ не мало протестовъ, но протесты эти неизмѣнно оставались и оставляются Прусскимъ министерствомъ безъ послѣдствій. Въ виду такой политики Прусскихъ казенныхъ дорогъ можно ожидать, что съ постройкою Ченстоховъ-Кѣлецкой дороги многіе товары, проходящіе нынѣ въ Россію черезъ сѣверо-западные таможенные пункты по назначенію въ юго-западные, южные и юго-восточныя губерніи, направятся черезъ Гербы. Такъ напр., можно ожидать, что желѣзнодорожное товарное сообщеніе юга Россіи напр. съ Гамбургомъ направится преимущественно черезъ Гербы и это тѣмъ болѣе вѣроятно, что между Гамбургомъ и Оппельномъ существуетъ удобное и оживленное водное сообщеніе по германскимъ рѣкамъ и каналамъ, а отъ



Оппельна естественный путь въ Россію именно черезъ Гербы. Точно также слѣдуетъ ожидать, что черезъ Гербы направляются всѣ грузы, идущіе въ южную Россію изъ западной и сѣверозападной Германіи вообще, а также Французскіе товары для Кіева, Харькова и т. д. Въ виду этихъ соображеній показанное подъ рубрикою „прочіе товары“ количество грузовъ представляется взятымъ достаточно осторожно \*). Специфицировать эти 1 1/2 милл. пудовъ болѣе подробно представляется, конечно, затруднительнымъ: сюда можетъ войти и добавочное количество иностранной (норвежской) селедки изъ Гамбурга и Французская мануфактура, и Рейнскія виноградныя вина и Англо-Американскія машины и много разныхъ другихъ наименованій.

Подведемъ теперь итоги нашего подсчета и выведемъ общія заключенія о характерѣ грузоваго движенія по проектируемой дорогѣ.

Общіе итоги и  
заключеніе.

Общая сумма перевозокъ исчисляется въ 52.915,000 пудовъ, изъ коихъ 30.830,000 пройдутъ въ нечетномъ направленіи къ Ченстохову и 22.085,000 въ направленіи четномъ къ Кѣльцамъ \*\*). По количеству пудовъ общій итогъ перевозокъ даетъ 5.432,390,000 пудовъ; изъ нихъ на нечетное направленіе приходится 3.133,595,000 пудовъ и на четное 2.298,795,000 пудовъ, иначе говоря, процентное отношеніе пудовъ обоихъ направленій выражается цифрами 60% и 40%.

Намъ остается теперь подсчитать валовую выручку дороги отъ этихъ перевозокъ, примѣняя къ нимъ должныя тарифныя ставки.

Въ приложеніи № 7 сгруппированы цифры, полученныя путемъ таксировки предполагаемыхъ перевозокъ съ примѣненіемъ дѣйствующаго нормальнаго тарифа ко всѣмъ грузамъ и параллельно, съ примѣненіемъ къ грузамъ транзитнымъ ставокъ дѣйствующаго тарифа, а къ грузамъ отправленія и прибытія нѣсколько повышенныхъ.

Валовой доходъ отъ перевозокъ грузовъ малой скорости выражается слѣдующими цифрами:

	По дѣйствующему тарифу.	По повышенному для грузовъ прибытія и отправленія.
Грузы отправленія .	211,326 руб.	306,877 руб.
„ прибытія . .	193,166 „	245,364 „
„ транзитныя а .	264,564 „	264,564 „
„ „ б .	356,323 „	356,323 „
Итого .	1.025,379 руб.	1.173,128 руб.

Кромѣ того дорога будетъ имѣть доходъ отъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ большой скорости. Доходъ по этой статьѣ опредѣлимъ по доходности сосѣднихъ Варшавско-Вѣнской и Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ 1904 году (см. Статистич. Сборн. Мин. Пут. Сооб.

\*) Согласно статистикѣ импорта такихъ грузовъ ввозится нынѣ по меньшей мѣрѣ 6--7 милл. пудовъ.

\*\*) См. приложеніе № 6.



свѣд. о жел. дорогахъ) по означенной статьѣ выручили на версту протяженія:

Варш.-Вѣнск. дорога . . . . .	5,897 руб.
Привислинскія . . . . .	2,321 „

Проектируемая дорога въ первые годы своей работы будетъ безъ сомнѣнія значительно отставать отъ Варшавско-Вѣнской дор., но, можно ожидать, что, вслѣдствіе своего благопріятнаго географическаго положенія по отношенію ко многимъ важнымъ пунктамъ германской сѣти, выручка по этимъ статьямъ Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи, вскорѣ послѣ открытія, значительно превзойдетъ выручку Привислинскихъ жел. дорогъ. Вѣроятную цифру доходности по разсматриваемой статьѣ опредѣлимъ поэтому такимъ образомъ: сложимъ поперстную доходность Варшавско-Вѣнской и Привислинскихъ дорогъ и возьмемъ четвертую часть полученной суммы, что дастъ на версту 2,054 или на всю линію  $2,054 \times 109 = 223,886$  руб.

Такимъ образомъ общая сумма вѣроятной валовой доходности опредѣляется, при нормальныхъ ставкахъ въ цифрѣ  $1.025,379 + 223,886 = 1.249,265$  руб. или на версту пути 11,461, т. е., въ круглой цифрѣ около 11,500 руб., при примѣненіи же повышенныхъ ставокъ, общая сумма опредѣляется въ цифрѣ  $1.173,128 + 223,886 = 1.397,014$  р. или на версту пути 12,816 руб., т. е., въ круглой цифрѣ около 12,800 руб.

Скажемъ въ заключеніе нѣсколько словъ о томъ, въ какой мѣрѣ проектируемая дорога нарушитъ интересы существующихъ сосѣднихъ рельсовыхъ линій. По отношенію къ Привислинскимъ дорогамъ можно сказать, что нарушеніе это будетъ крайне незначительнымъ. Привислинскія дороги потеряютъ часть пробѣговъ на протяженіи Кѣльцы-Граница и отчасти на протяженіи Скаржиско-Слотвины, но за то, благодаря Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи, значительно разовьется передача въ сообщеніи до Кѣльцъ, потому что часть грузовъ международного сообщенія, идущихъ нынѣ по другимъ направленіямъ, съ большими притомъ нерѣдко затрудненіями, вслѣдствіе загроможденія узловъ Ковельскаго и другихъ, направится черезъ Кѣльцы-Ченстоховъ-Гербы. Сверхъ того и вообще Ченстоховъ-Кѣлецкая линія откроетъ новый весьма важный путь для международныхъ перевозокъ, которыя не замедлятъ развиться и скоро покроютъ небольшія утраты пробѣговъ по Привислинскимъ дорогамъ. Наконецъ, Ченстоховъ-Кѣлецкая дорога подыметъ торгово-промышленное значеніе своего собственнаго раіона, что, очевидно, отразится благопріятно и на усиленіи работы сосѣднихъ линій.

Кромѣ того, въ настоящее время немалое количество грузовъ, слѣдующихъ со станцій юго-западныхъ и за ними лежащихъ южныхъ дорогъ въ юго-восточныя провинціи Германіи (Силезскій, Бреславльскій округа, Саксонію и проч.) передаются черезъ пограничные пункты Новосе-



лицы, Волочискъ, Радзивилловъ и далѣе транзитомъ по Австрійскимъ дорогамъ. Грузы эти съ постройкою Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи будутъ вообще передаваться черезъ ея посредство, вслѣдствіе чего сѣтъ русскихъ дорогъ (казенныя) получить значительное количество добавочныхъ пробѣговъ, которые съ лихвою покроютъ все то, что новая линія отняла бы, если бы отняла вообще, у казенной сѣти въ первые годы своей работы.

Что касается нѣкоторыхъ потерь пробѣга Варшавско-Вѣнской линіи, то таковыя уже и на первыхъ порахъ будутъ весьма серьезно компенсированы пробѣгами въ сообщеніи Гогологъ-Домброва до Ченстоховскаго узла. Дѣло въ томъ, что и въ настоящее время вслѣдствіе загроможденности линіи Домброва-Кѣльцы много грузовъ, слѣдующихъ съ расположенныхъ къ югу отъ Ченстохова Варшавско-Вѣнскихъ станцій передаются на Привислинскія дороги не черезъ Гогологъ-Домброву, а черезъ Колюшки-Слотвины. Съ открытіемъ же Ченстоховъ-Кѣлецкой линіи передача на Привислинскія дороги грузовъ со станцій къ югу отъ Ченстохова станетъ общимъ правиломъ и пробѣги напр. грузовъ со станцій Бендинъ будутъ для Варшавско-Вѣнской дороги гораздо выгоднѣе. Точно также съ усиленіемъ провозоспособности Гербы-Ченстоховской линіи Варшавско-Вѣнская дорога станетъ получать съ этой линіи массу грузовъ международнаго сообщенія и съ избыткомъ восполнить въ самомъ непродолжительномъ времени нѣкоторыя потери пробѣговъ, если бы таковыя потери могли даже на первое время составить замѣтную величину.

Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду и того обстоятельства, что всякая вообще новая сооружаемая среди сѣти рельсовая линія, если и нарушаетъ нѣсколько въ первое время интересы сосѣднихъ рельсовыхъ путей, то нарушеніе это весьма скоро компенсируется усиленіемъ перевозокъ. Опасаться поэтому подобныхъ нарушеній значило бы отказаться отъ сооруженія новыхъ дорогъ и оставить страну необорудованною усовершенствованными путями сообщенія въ ущербъ ея наисущнѣйшимъ нуждамъ и потребностямъ.



# Приложение № 1.

## Отправки известки:

	1900 г.	1903 г.
Ченстоховъ . . .	953,811 пуд.	967,142 пуд.
Рудники . . .	1.850,700 "	2.140,583 "
Опочно . . .	1.113,006 "	1.167,182 "
Хенцины . . .	1.250,338 "	1.146,912 "
Кѣльцы . . .	1.495,007 "	1.963,422 "

## Отправки цемента:

	1900 г.	1903 г.
Ченстоховъ . . .	393,569 пуд.	181,989 пуд.
Рудники . . .	342,470 "	77,414 "
Лазы . . .	2.789,872 "	2.642,782 "
Кѣльцы . . .	356,402 "	410,976 "
Опочно . . .	217,874 "	155,501 "

## Отправки глинь:

### Техническія глины:

	1900 г.	1903 г.
Ченстоховъ . . .	10,263 пуд.	322 пуд.
Скаржиско . . .	400,163 "	651,259 "
Сухедневъ . . .	80,604 "	26,896 "
Кѣльцы . . .	13,638 "	2,245 "
Опочно . . .	215,833 "	633,961 "
Конскъ . . .	14,703 "	903 "
Томашевъ . . .	— "	2,351 "

### Обыкновенная глина.

	1900 г.	1903 г.
Ченстоховъ . . .	— пуд.	2,858 пуд.
Скаржиско . . .	104,276 "	30,979 "
Сухедневъ . . .	34,270 "	— "
Кѣльцы . . .	3,872 "	279 "
Опочно . . .	181,036 "	29,377 "
Конскъ . . .	— "	5 "
Томашевъ . . .	229,574 "	121,580 "
Норки . . .	958,496 "	— "

## Кирпича технического отправлено.

	1900 г.	1903 г.
Скаржиско . . .	9,028 пуд.	14,209 пуд.
Кѣльцы . . .	3,479 "	1,503 "
Опочно . . .	40,008 "	34,303 "
Конскъ . . .	30,026 "	32,315 "
Ченстоховъ . . .	3,447 "	13,362 "

## Кирпича обыкновеннаго.

	1900 г.	1903 г.
Скаржиско . . .	40,657 пуд.	30,178 пуд.
Кѣльцы . . .	7,309 "	24,439 "
Опочно . . .	9,992 "	7,116 "
Конскъ . . .	30,814 "	7,374 "
Ченстоховъ . . .	629,879 "	15,424 "



**Изразцовъ отправлено.**

	1900 г.	1903 г.
Кѣльцы . . . .	3,842 пуд.	1,477 пуд.
Опочно . . . .	194,422 "	8 "
Конскъ . . . .	28,136 "	4,638 "
Ченстоховъ . .	8,213 "	2,793 "

**Камня известковаго отправлено съ нижеслѣдующихъ станцій.**

	1900 г.	1903 г.
Рудники . . . .	698,360 пуд.	681,495 пуд.
Кѣльцы . . . .	477,693 "	948,454 "
Бялогонь . . . .	153,750 "	— "
Хенцины . . . .	445,534 "	835,305 "
Опочно . . . .	2,152,192 "	800,987 "

**Камня строительнаго.**

	1900 г.	1903 г.
Скаржиско . . .	13,223 пуд.	7,530 пуд.
Сухедневъ . . .	35,388 "	40,877 "
Загнанскъ . . .	213,127 "	229,650 "
Кѣльцы . . . .	317,622 "	255,033 "
Хенцины . . . .	24,255 "	18,252 "
Опочно . . . .	42,902 "	36,470 "
Конскъ . . . .	194,891 "	401,896 "

**Рудъ желѣзныхъ отправлено:**

	1900 г.	1903 г.
Ченстоховъ . . .	1,429,581 пуд.	1,608,097 пуд.
Норки . . . .	1,110,305 "	2,755,658 "
Мышковъ . . . .	1,321,427 пуд.	1,110,741 пуд.
Заверце . . . .	584,165 "	238,105 "
Скаржиско . . .	47,131 "	3,027 "
Опочно . . . .	672,650 "	87,203 "
Конскъ . . . .	56,887 "	264,237 "
Вержбникъ . . .	532,313 "	587,548 "
Куновъ . . . .	538,889 "	— "

**Грузовъ алебаstra и гипса отправлено:**

	1900 г.	1903 г.
Кѣльцы . . . .	161,866 пуд.	319,911 пуд.
Андреевъ . . . .	599,061 "	460,624 "

**О х р ы:**

	1900 г.	1903 г.
Скаржиско . . .	15,661 пуд.	13,605 пуд.
Опочно . . . .	11,620 "	17,210 "
Конскъ . . . .	149,376 "	153,086 "

**С ѣ р ы:**

	1900 г.	1903 г.
Кѣльцы . . . .	77,462 пуд.	62,480 пуд.

**Красильныхъ глинь и земель:**

	1900 г.	1903 г.
Скаржиско . . .	21,448 пуд.	— пуд.
Конскъ . . . .	2,127 "	4,451 "



## Приложение № 2.

Полная посѣвная площадь					Площадь въ районѣ тяготѣнія дороги	
в ъ д е с я т и н а х ъ:						
У ѣ з д ы.		1899 г.	1891 г.	1903 г.		1903 г.
Кѣлецкій . .	крест.	41,921	45,432	42,975	5% . .	2.700
	помѣщ.	9,187	13,473	12,220		
Андреевскій . .	крест.	26,607	27,804	32,489	5% . .	3.000
	помѣщ.	24,841	29,074	30,041		
Влощовскій. .	крест.	26,331	27,238	27,283	90% . .	38,000
	помѣщ.	13,912	16,810	14,901		
Новорадомскій	крест.	45,053	46,923	47,072	10% . .	8.500
	помѣщ.	36,432	38,152	38,311		
Ченстоховскій.	крест.	48,486	53,824	50,861	10% . .	7.300
	помѣщ.	22,972	28,338	21,914		
					59,500 *)	

### Посѣвы въ 1903 г. въ десятинахъ.

У ѣ з д ы.	Озимая рожь.	Озимая пшеница.	Яровая рожь.	Яровая пшеница.
Кѣлецкій . . . . .	16,138	3,520	325	17
Андреевскій . . . . .	16,065	12,366	61	163
Влощовскій . . . . .	12,235	6,250	80	35
Новорадомскій . . . . .	31,800	5,567	553	12
Ченстоховскій . . . . .	25,844	2,010	536	—

	Овесъ.	Ячмень.	Гречиха.	Просо.	Горохъ.	Чечевица.
Кѣлецкій . . . . .	13,330	6,336	635	229	1,313	10
Андреевскій . . . . .	11,211	8,656	175	511	2,714	71
Влощовскій. . . . .	7,196	5,105	193	157	1,417	6
Новорадомскій . . . . .	16,126	8,468	1,181	982	1,800	—
Ченстоховскій. . . . .	17,949	6,235	961	236	1,248	—

### Посѣвъ бобовъ.

Во Влощовскомъ . . . . .	149 дес.
Въ Новорадомскомъ. . . . .	27 "
Въ Ченстоховскомъ . . . . .	11 "

### Посѣвы полбы.

Въ Ченстоховскомъ. . . . .	69 дес.
Въ Новорадомскомъ. . . . .	1,821 "

Подъ посѣвами картофеля, льна, конопли и кукурузы занято было въ 1903 году десятины:

У ѣ з д ы.	Картофель.	Ленъ.	Конопля.	Кукуруза.
Кѣлецкій . . . . .	12,834	404	103	—
Андреевскій . . . . .	10,334	63	1	—
Влощовскій . . . . .	9,162	185	14	—
Новорадомскій . . . . .	18,902	416	24	14
Ченстоховскій . . . . .	17,467	159	20	—

\*) Прибавляя, согласно выноски на стр. 10 текста, на посѣвныя площади кормовыхъ травъ и кормовыхъ корнеплодовъ около 10,000 дес. получимъ общую посѣвную площадь въ размѣрѣ около 70,000 дес. Лѣсонасаженіе (стр. 8 текста) составляетъ 70,000 дес. Полагая на площадь огородной культуры 10,000 дес. получимъ общую полезную площадь=150,000 дес.



Средняя урожайность 1903 г. по изданію „Урожай“:

	Кѣлецкій.	Андреевскій.	Влощовскій.	Новорадомск.	Ченстоховск.
Озимая рожь . . . . .	3,2	4,1	4,1	4,1	3,9
Озимая пшеница . . . . .	3,3	4,0	4,9	5,2	4,7
Яровая рожь. . . . .	3,9	4,0	4,8	3,3	4,2
Яровая пшеница . . . . .	2,2	5,2	5,3	4,4	—
Овесъ. . . . .	3,1	4,6	4,9	3,7	3,6
Ячмень . . . . .	3,4	4,8	4,8	5,7	4,4
Гречиха. . . . .	1,8	6,0	1,9	2,1	3,1
Просо. . . . .	7,6	16,1	14,2	11,4	8,8
Горохъ . . . . .	2,5	3,3	2,2	3,3	3,8
Чечевица . . . . .	3,7	3,6	1,5	—	—
Бобы . . . . .	2,1	4,4	5,1	6,1	10,3
Полба. . . . .	—	—	—	6,2	—
Картофель. . . . .	2,1	3,4	3,5	3,3	3,0
Кукуруза . . . . .	—	—	—	15,0	—

Продовольственные и кормовые остатки разнаго рода хлѣба, за исключеніемъ посѣвныхъ сѣмянъ, составили въ 1903 году пудовъ:

	Кѣлецкій.	Андреевскій.	Влощовскій.	Новорадомск.	Ченстоховск.
Озимая рожь. . . . .	415,411	592,052	436,191	1.162,482	913,549
Озимая пшеница . . . . .	101,746	470,521	287,007	265,475	89,998
Яровая рожь. . . . .	7,197	1,991	3,277	14,116	18,394
Яровая пшеница . . . . .	238	7,979	1,794	459	—
Овесъ. . . . .	287,865	370,514	266,541	573,263	482,405
Ячмень . . . . .	168,000	387,360	216,734	418,128	246,395
Гречиха. . . . .	4,735	6,551	1,508	9,574	16,046
Просо. . . . .	6,318	28,414	6,408	30,422	8,808
Горохъ . . . . .	24,026	74,083	21,549	48,126	41,099
Чечевица . . . . .	316	2,088	32	—	—
Бобы . . . . .	13	6,791	7,418	1,668	1,243
Полба. . . . .	—	—	—	107,001	3,141
Картофель . . . . .	1.357,891	2.583,949	3.297,746	5.119,977	3.884,489
Кукуруза . . . . .	—	—	—	42	—

Общій сборъ льна и конопли выразился въ 1903 году ниже-слѣдующими цифрами пудовъ:

	Кѣлецкій.	Андреевскій.	Влощовскій.	Новорадомскій.	Ченстоховск.
Лень сѣмя. . . . .	9,643	1,486	5,898	13,112	3,951
Лень волокно . . . . .	8,613	1,331	3,805	12,822	3.369
Конопля сѣмя . . . . .	1,452	34	372	954	198
Конопля волокно . . . . .	700	8	129	700	474



10



Наименованіе производ- ства.	Гдѣ находится заводъ или фабрика.	Фамилія владѣльца или фирмы.	Число рабочихъ.	Количество паровыхъ силъ.	Примѣчанія.
<b>Кѣлецкій уѣздъ.</b>					
Известковое . . . . .	окрестности г. Кѣльцы	Загайскій . . . . .	15	—	
Кирпичное . . . . .	„ „ „	Семлюцкій . . . . .	—	—	
Лѣсопильное . . . . .	гор. Кѣльцы . . . . .	Новикъ . . . . .	71	45	
Медоваренное . . . . .	„ „ . . . . .	Ланглебенъ . . . . .	—	—	
Мукомольное . . . . .	„ „ . . . . .	Гольдгаръ . . . . .	30	60	
Мраморныхъ издѣлій . . . . .	„ „ . . . . .	Олендзкій . . . . .	45	10	
Пивоваренное . . . . .	„ „ . . . . .	Вильнеръ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Каршъ . . . . .	—	—	
Стекольное . . . . .	„ „ . . . . .	Гейманъ . . . . .	58	—	
Типографское . . . . .	„ „ . . . . .	Гросталь . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Казенное Губ. Правл. . . . .	15	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Каминеръ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Перельшинъ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Розенблять . . . . .	—	—	
Типо-литографское . . . . .	„ „ . . . . .	Каминеръ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Свенцкій . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Сѣнницкій . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Ярженская . . . . .	—	—	
Известковое . . . . .	дер. Волица . . . . .	Гемпель . . . . .	50	—	
„ . . . . .	усад. Яворжня . . . . .	Микосевскій . . . . .	—	—	
„ . . . . .	дер. Токарня . . . . .	Рихтеръ, М. . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Рихтеръ, С. . . . .	10	—	
„ . . . . .	„ Яновъ . . . . .	Эйхлеръ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ Кадзельня . . . . .	Эрлихъ . . . . .	—	—	Годовая произв. 5.000,00 пуд. потребл. камен. у 600,000 пуд. въ томъ ч слѣ Силезскаго 150,00
Каменоломное . . . . .	„ Черновъ . . . . .	Косинскій . . . . .	7	—	
Кирпичное . . . . .	им. Глембочки . . . . .	Венске . . . . .	70	—	
Кожевенное . . . . .	дер. Домброво . . . . .	Урбайтель . . . . .	7	25	
„ . . . . .	„ Бялогонъ . . . . .	Цукерваръ . . . . .	8	25	
Лѣсопильное . . . . .	„ Умеръ . . . . .	Вайнштокъ . . . . .	—	25	
„ . . . . .	„ Кузняки . . . . .	Знамировскій . . . . .	23	25	
„ . . . . .	„ Березовъ . . . . .	Краковскій . . . . .	19	25	
„ . . . . .	пос. Далешнице . . . . .	Крышталь . . . . .	14	25	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Купербергъ . . . . .	—	30	
„ . . . . .	дер. Напенковъ . . . . .	Куперманъ . . . . .	—	25	
„ . . . . .	„ Чарня . . . . .	Лембергъ . . . . .	—	25	
„ . . . . .	„ Мазуръ . . . . .	Михтынгеръ . . . . .	—	25	
„ . . . . .	„ „ . . . . .	Санкевичъ . . . . .	—	25	
„ . . . . .	„ Волица . . . . .	Скарбинскій . . . . .	25	60	
„ . . . . .	„ Святелекъ . . . . .	Турекъ . . . . .	—	75	
„ . . . . .	„ Ясевъ . . . . .	Урбайтель . . . . .	—	60	
„ . . . . .	„ Борковъ . . . . .	Шпиро . . . . .	46	100	
Мукомольное . . . . .	„ Загне . . . . .	Бахурскій . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ Моравицы . . . . .	Гизундгайтъ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	им. Подзамче . . . . .	Каминеръ . . . . .	10	—	
„ . . . . .	дер. Волица . . . . .	Краевскій . . . . .	—	—	Водяныя мельницы.
„ . . . . .	„ Березовъ . . . . .	Нейманъ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	„ Сервисъ . . . . .	Пастушекъ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	пос. Бодзентинъ . . . . .	Шахтеръ . . . . .	—	—	
„ . . . . .	дер. Рычиволь . . . . .	Штаркманъ . . . . .	—	—	
Химическое . . . . .	мѣст. Глембочки . . . . .	Кѣлецкое Акц. О-во. . . . .	—	50	Большое производство мел прочимъ землеудобр. туко



Наименование производ- ства.	Гдѣ находится заводъ или фабрика.	Фамилія владѣльца или фирмы.	Число рабочихъ.	Количество паровыхъ силъ.	Примѣчанія.
Цементное . . . . .	дер. Сухедневъ . . . . .	О-во Огородзенецъ . . . . .	—	—	
Чугуноплавильное и литейн.	„ Качинъ . . . . .	Крышталъ . . . . .	—	—	
„ „	„ Бялогонъ . . . . .	Скибинскій . . . . .	86	100	Производство 120,000 п. въ годъ. Потребл. кам. угля 75,000 п. и Силезскаго кокса 25,000 п.
„ „	„ Сухедневъ . . . . .	О-во Сухедневское . . . . .	—	—	
„ „	„ Реевъ . . . . .	Казенный заводъ, арен- дуемый частн. лиц.	—	—	Работаетъ мѣстными и Криво- рожскими рудами. Работа только начинается. Потреб- ляетъ пока 15,000 пуд. Силезскаго кокса.
<b>Андреевскій уѣздъ.</b>					
Пароваренное . . . . .	г. Андреевъ . . . . .	Шиманскій . . . . .	—	—	
Порографское . . . . .	„ „ . . . . .	Гольдманъ . . . . .	—	—	
Чугунолитейное . . . . .	„ „ . . . . .	Клешинскій . . . . .	25	6	
Известковое . . . . .	дер. Подкляшторже . . . . .	Ржендовская . . . . .	—	—	
„ „ . . . . .	„ „ . . . . .	Вартгеймъ . . . . .	10	—	
Пиломное . . . . .	„ Рушки . . . . .	Бореиштейнъ . . . . .	12	25	
„ „ . . . . .	„ Нагловице . . . . .	Косицкій . . . . .	10	25	
Пиломное . . . . .	„ Ляскова . . . . .	Лянцкоронскій . . . . .	6	—	Водяная мельница.
<b>Влощовскій уѣздъ.</b>					
Порографское . . . . .	г. Влощовъ . . . . .	Казенное . . . . .	—	—	
Пароваренное . . . . .	„ „ . . . . .	Ленгнеръ . . . . .	—	—	
Пиломное . . . . .	дер. Незнаковице . . . . .	Познанскій . . . . .	—	—	
Пиломное . . . . .	„ Ключевская . . . . .	Конарскій . . . . .	5	—	
Пиломное . . . . .	„ Кузница . . . . .	Финкельштейнъ . . . . .	7	6	
Пиломное . . . . .	„ Вильковъ . . . . .	Адлеръ . . . . .	28	10	
„ „ . . . . .	„ Незнаковице . . . . .	Познанскій . . . . .	38	50	
„ „ . . . . .	сел. Пржиградовъ . . . . .	Познанскій . . . . .	22	50	
Пиломное . . . . .	дер. Чарны Лясъ . . . . .	Айхель . . . . .	8	25	
„ „ . . . . .	„ Менець . . . . .	Згодзкій . . . . .	—	25	
„ „ . . . . .	сел. Пржиградовъ . . . . .	Познанскій . . . . .	35	50	
„ „ . . . . .	дер. Хржонстовъ . . . . .	гр. Потоцкій . . . . .	6	50	Годовая произв. 150,000 п. При ж. д. предол. удвоить производ.
„ „ . . . . .	„ Судково . . . . .	Хвалибогъ . . . . .	—	30	
„ „ . . . . .	„ Бяла Велька . . . . .	Шойнъ . . . . .	18	12	
Пиломное . . . . .	„ Выдаршуха . . . . .	Витчинскій . . . . .	—	—	
„ „ . . . . .	„ Заржече . . . . .	Бортманъ . . . . .	7	—	
„ „ . . . . .	„ „ . . . . .	Бортманъ . . . . .	—	—	
„ „ . . . . .	„ Бяла Велька . . . . .	Готлибъ . . . . .	6	—	
„ „ . . . . .	„ Домбровице . . . . .	Маерчикъ . . . . .	6	—	
„ „ . . . . .	„ Пила . . . . .	Нерумбишевскій . . . . .	—	5	Водяныя мельницы.
„ „ . . . . .	„ Хржонстовъ . . . . .	гр. Потоцкій . . . . .	6	—	
„ „ . . . . .	„ Рутка . . . . .	Шульцъ . . . . .	—	—	
„ „ . . . . .	„ Пила Ляховска . . . . .	Щепанскій . . . . .	—	—	
„ „ . . . . .	нос. Щекоцины . . . . .	Энгилардъ . . . . .	—	—	
Пароваренное . . . . .	дер. Заржече . . . . .	Боккъ . . . . .	—	—	



Наименованіе производ- ства.	Гдѣ находится заводъ или фабрика.	Фамилія владѣльца или фирмы.	Число рабочихъ.	Количество паровыхъ силъ.	Примѣчанія.
<b>Новорадомскій уѣздъ.</b>					
Желѣзодѣлательное . . . . .	г. Новорадомскъ . . . . .	Франц. Акц. Об-во	—	—	
Кирпичное . . . . .	" . . . . .	Фаерманъ . . . . .	15	—	
Клееночное . . . . .	" . . . . .	Рузевичъ . . . . .	—	—	
Лѣсопильное . . . . .	" . . . . .	Ферстеръ . . . . .	25	45	
Мебельное . . . . .	" . . . . .	Конъ . . . . .	970	150	
" . . . . .	" . . . . .	бр. Тонетъ . . . . .	—	—	
Известковое . . . . .	гм. Дменикъ . . . . .	Виклинскій . . . . .	—	—	
Изразцовое . . . . .	дер. Крушина . . . . .	кн. Любомірскаго . . . . .	13	—	
Картонное . . . . .	гм. Ржеки . . . . .	Горовичъ . . . . .	—	—	
Лѣсопильное . . . . .	пос. Плавное . . . . .	Розенбаумъ . . . . .	—	—	
Пивоваренное . . . . .	гм. Радомскъ . . . . .	Длужевскій . . . . .	—	—	
Свеклосахарное . . . . .	с. Сильнички . . . . .	Сильническое Т-во . . . . .	—	—	
Спиртоочистительное . . . . .	гм. Крушина . . . . .	кн. Любомірскаго . . . . .	—	—	
Стекольное . . . . .	дер. Ясень . . . . .	Фишманъ . . . . .	119	20	
Цикорное . . . . .	сел. Незнаице . . . . .	Штейгманъ . . . . .	24	20	
<b>Ченстоховскій уѣздъ.</b>					
Багетное . . . . .	г. Ченстоховъ . . . . .	Машенскій . . . . .	25	—	
Бумаго-прядильное . . . . .	" . . . . .	О-во „Варта“ . . . . .	481	—	
Джутовое . . . . .	" . . . . .	Ченст. Акц. Об-во . . . . .	—	—	
Замочно-ложечное . . . . .	" . . . . .	Вейнбергъ . . . . .	20	—	
Запощное . . . . .	" . . . . .	Зильберминцъ . . . . .	25	—	
" . . . . .	" . . . . .	Розенштейнъ . . . . .	22	—	
Игольное . . . . .	" . . . . .	Тенигъ . . . . .	140	—	Годовая произв. 150,000 Сыр. матер. потр. 20,000 пуд. угля и Силезскаго 12,000 п.
Игрушечное . . . . .	" . . . . .	Гамбургеръ . . . . .	23	—	
Известковое . . . . .	" . . . . .	Майтингъ . . . . .	—	—	
Картонное . . . . .	ст. Норки В. В. ж. д. . . . .	Об-во „Наталинъ“ . . . . .	—	—	
Кирпичное . . . . .	г. Ченстоховъ . . . . .	Бестерманъ . . . . .	50	—	
" . . . . .	" . . . . .	Кизлихъ . . . . .	17	—	
Клееварное . . . . .	" . . . . .	Маркусфельдъ . . . . .	75	—	
Красильное . . . . .	" . . . . .	Брасъ . . . . .	170	—	
Лѣсопильное . . . . .	" . . . . .	Гольдштейнъ . . . . .	45	—	
" . . . . .	" . . . . .	Зильберштейнъ . . . . .	32	—	
" . . . . .	" . . . . .	Райхманъ . . . . .	20	—	
Машиностроительное . . . . .	" . . . . .	Каичевскіе . . . . .	46	—	
" . . . . .	" . . . . .	Фишеръ . . . . .	18	—	
Мукомольное . . . . .	" . . . . .	Гинсбергъ . . . . .	31	—	
Мыловаренное . . . . .	" . . . . .	Дзюбаъ . . . . .	8	—	Годовая производительность 80,000 п.
Стекольное . . . . .	" . . . . .	Об-во „Паулина“ . . . . .	—	—	Годовая произв. 180,000 Потребл. угля 375,000
Обойное . . . . .	" . . . . .	Герке . . . . .	32	—	Годов. произв. 10,000 п.
" . . . . .	" . . . . .	Маркусфельдъ . . . . .	236	—	
Пивоваренное . . . . .	" . . . . .	Шведе . . . . .	62	—	
" . . . . .	" . . . . .	Шляйхеръ . . . . .	8	—	
Писчебумажное . . . . .	" . . . . .	Гинсбергъ . . . . .	228	—	Произв. 240,000 п. потр. угля 75,000 п.
Пуговичное . . . . .	" . . . . .	Гросманъ . . . . .	192	—	
Спичечное . . . . .	" . . . . .	Геликъ . . . . .	123	—	



Наименованіе производ- ства.	Гдѣ находится заводъ или фабрика.	Фамилія владѣльца или фирмы.	Число рабочихъ.	Количество паровыхъ силъ.	Примѣчанія.
Столярное . . . . .	г. Ченстоховъ. . . .	Гротъ . . . . .	17	—	
Типографское . . . . .	" " . . . . .	Циммерманъ . . . .	—	—	
Типо-литографское . . . .	" " . . . . .	Конъ . . . . .	21	—	
" . . . . .	" " . . . . .	Одерфельдъ . . . .	100	—	
" . . . . .	" " . . . . .	Стокельскій . . . .	22	—	
Химическое . . . . .	" " . . . . .	Заксъ . . . . .	45	—	
Целлюлезное . . . . .	" " . . . . .	Вейнбергъ . . . . .	80	—	
" . . . . .	" " . . . . .	Ляндау . . . . .	35	—	
Чугуно-литейное . . . . .	" " . . . . .	Бернекъ . . . . .	25	—	
" . . . . .	" " . . . . .	Бессеръ . . . . .	120	—	Годов. произв. 250,000 п. потребл. угля 100.000 п.
" . . . . .	" " . . . . .	Исносковъ-Зуккау . .	—	—	
Шерсто-прядильное . . . .	" " . . . . .	Моттъ . . . . .	930	—	
" . . . . .	" " . . . . .	Пельцеръ . . . . .	1150	—	
Шляпное . . . . .	" " . . . . .	Маркусфельдъ. . . .	25	—	
Винокуренное . . . . .	дер. Загурже . . . .	Его В. В. Кн. Мих. Ал.	460	—	
Желѣзодѣлательное . . . .	" Бляховня . . . .	Акц. О-во. . . . .	—	—	Год. произв. около 250,000 п. расх. угля до 300,000 п. исключит. Силезскаго.
Литейное . . . . .	г. Ченстоховъ . . . .	О-во "Ченстоховъ". .	—	—	Годов. произв. 250,000 п. Употр. около 40,000 п. заграничн. коксу.
Джутовое . . . . .	" " . . . . .	" " . . . . .	—	—	
Рудокopное . . . . .	дер. Лойки . . . . .	Горнопромыш. Т-во.	285	—	
Известковое . . . . .	" Рогацизна . . . .	Бергманъ . . . . .	19	—	
" . . . . .	" Рендзины . . . . .	Добжинскій . . . . .	42	—	Возмож. годовое произв. до 3.000,000 п. расх. кам. угля 500,000 п.
" . . . . .	" Рудники ст. В. В. ж. д. д.	Каниговскій . . . . .	30	—	
Картонное . . . . .	" Каменица-Поль- ска . . . . .	Клеберъ . . . . .	25	—	
Кирпичное . . . . .	" Зацише . . . . .	Богуславскій . . . .	30	—	
" . . . . .	" Бугай . . . . .	Гельманъ . . . . .	30	—	
Лѣсопильное . . . . .	" Паржимѣхи . . . .	Грохольскій . . . . .	—	—	
Мукомольное . . . . .	" Поповъ . . . . .	Зайдлеръ. . . . .	—	—	Водяныя мельницы.
" . . . . .	" Кузнички . . . . .	Ковальская . . . . .	—	—	
Пивоваренное . . . . .	" Боръ . . . . .	Гавликовскій . . . .	—	—	
Стекольное . . . . .	" Вычерны Дальне . .	Гейслеръ . . . . .	116	—	
Химическое . . . . .	" Аніоловъ . . . . .	Заксъ . . . . .	27	—	
" . . . . .	" Рудники ст. В. В. ж. д.	Акц. О-во . . . . .	—	—	
Мѣднопрокатное . . . . .	м. Конецполь . . . .	Гр. Потоцкій . . . .	—	—	Год. произв. 25,000 п. Рас- ходъ кам. угля 100,000 п.
Цементное . . . . .	дер. Вржосово . . . .	Т-во «Вржосово» . .	140	—	
" . . . . .	" Рудники . . . . .	Акц. О-во. . . . .	—	—	
Чугуно-литейное. . . . .	" Кузница Стара . .	Курляндъ . . . . .	50	—	



## Приложение № 4.

### Отправка лѣса:

	1900 г.	1903 г.
Кломнице . . .	304,600	310,272
Рудники . . .	35,736	15,020
Ченстоховъ . .	378,699	292,692
Норки . . .	79,109	107,658
Мышковъ . . .	485,963	290,211
Томашевъ . . .	222,866	266,521
Опочно . . .	177,687	212,720
Конскъ . . .	803,489	1.573,016
Неклань . . .	705,264	744,308
Скаржиско . .	43,928	58,228
Сухедневъ . .	383,099	323,770
Загнанскъ . .	47,459	206,655
Кѣльцы . . .	698,146	1.344,232
Хенцины . . .	359,685	299,745
Андреевъ . . .	623,285	516,797



## Приложение № 5.

**Кратчайшія тарифныя разстоянія отъ узловыхъ станцій: Барановичи, Луковъ, Ивангородъ до пунктовъ Германской рельсовой сѣти въ километрахъ.**

*Примѣчаніе.* Въ верхней строкѣ показаны разстоянія въ километрахъ отъ узловыхъ станцій до пограничныхъ пунктовъ; далѣе въ верхней строкѣ противъ каждаго нѣмецкаго города мелкимъ шрифтомъ показано разстояніе въ километрахъ отъ этого города до пограничнаго пункта. Обыкновеннымъ шрифтомъ напечатаны суммы этихъ двухъ разстояній. Жирнымъ шрифтомъ отмѣчены географически благопріятные для проектируемой линіи пункты и разстоянія.



Железнодорожные округа.	Наименование станцій.	БАРАНОВИЧИ.			
		Александрово 584 версты.	Скальмержицы 620 версты.	Гербы 595 верстъ.	Соснов 627 вер
		623 кил.	663 кил.	636 кил.	671 к
3 и 4	Штеттинъ . . . . .	333 956	337 1000	474 1110	5 120
5 и 6	Ростокъ . . . . .	544 1167	549 1212	686 1322	7 139
7 и 8	Гамбургъ . . . . .	682 1305	648 1311	765 1401	7 146
9 и 10	Бременъ . . . . .	743 1366	708 1371	826 1462	8 152
11	Ганноверъ . . . . .	660 1283	625 1288	726 1362	7 142
12	Бромбергъ . . . . .	65 688	231 894	368 1004	4 108
12	Познань . . . . .	157 780	132 795	272 908	3 98
13	Оппельнъ . . . . .	350 973	148 811	73 709	1 77
13	Каттовиць . . . . .	418 1041	216 879	82 718	 67
13	Козель . . . . .	398 1021	195 858	121 757	 74
13	Глейвиць . . . . .	418 1041	216 879	81 717	 70
13	Бенхленъ . . . . .	404 1027	178 841	65 701	 69
13	Моргенротъ . . . . .	407 1030	205 868	70 706	 69
14	Бреславль . . . . .	302 925	145 808	154 790	18 85
15	Лигницъ . . . . .	330 953	175 838	221 857	23 92
16	Берлинъ . . . . .	398 1021	367 1030	484 1120	51 118
18	Магдебургъ . . . . .	549 1172	512 1175	581 1217	61 128
19	Галле . . . . .	541 1164	465 1128	535 1171	56 123
20	Дрезденъ . . . . .	486 1109	399 1062	432 1068	46 113
20	Хемницъ . . . . .	531 1154	457 1120	509 1145	54 121
20	Плауэнъ . . . . .	628 1251	554 1217	606 1242	63 130



Л У К О В Ъ.				И В А Н Г О Р О Д Ъ.			
Александрово 27 верстѣ.	Скальмержицы 363 версты.	Гербы 316 верстѣ.	Сосновицы 348 верстѣ.	Александрово 308 верстѣ.	Скальмержицы 344 версты.	Гербы 259 верстѣ.	Сосновицы 291 верста.
349 кил.	387 кил.	338 кил.	371 кил.	329 кил.	367 кил.	277 кил.	310 кил.
333	337	474	532	333	337	474	532
682	724	812	903	662	704	751	842
544	549	686	726	544	549	686	726
893	936	1024	1097	873	916	963	1036
682	648	765	794	682	648	765	794
1031	1035	1103	1165	1011	1015	1042	1104
743	708	826	855	743	708	826	855
1092	1095	1164	1226	1072	1075	1103	1165
660	623	726	755	660	625	726	755
1009	1010	1064	1126	989	992	1003	1065
65	231	368	417	65	231	368	417
414	618	706	788	394	598	645	727
157	132	272	317	157	132	272	317
506	519	610	688	486	499	549	627
350	148	73	102	350	148	73	102
699	535	<b>411</b>	473	679	515	<b>350</b>	412
418	216	82	8	418	216	82	8
767	603	420	379	747	583	359	318
398	195	121	78	398	195	121	78
747	582	459	449	727	562	398	388
418	216	81	35	418	216	81	35
767	603	419	406	747	583	358	345
404	178	65	20	404	178	65	20
753	565	403	391	733	545	342	330
407	205	70	19	407	205	70	19
756	592	408	390	736	572	347	329
302	145	154	184	302	145	154	184
651	532	<b>492</b>	555	631	512	<b>431</b>	494
330	175	221	251	330	175	221	251
679	562	<b>559</b>	622	659	542	<b>498</b>	561
398	367	484	515	398	367	484	515
747	754	822	886	727	734	761	825
549	512	581	613	549	512	581	613
898	899	919	984	878	879	<b>858</b>	923
541	465	535	567	541	465	535	567
890	852	873	938	870	832	<b>812</b>	877
486	399	432	463	486	399	432	463
835	786	<b>770</b>	834	815	766	<b>709</b>	773
531	457	509	540	531	457	509	540
880	844	847	911	860	824	<b>786</b>	850
628	554	606	637	628	554	606	637
977	941	944	1008	957	921	<b>883</b>	947



Железнодорожные округа.	Наименование станцій.	БАРАНОВИЧИ.			
		Александрово 584 версты.	Скальмержицы 620 версты.	Гербы 595 версты.	Сосновы 627 версты.
		623 кил.	663 кил.	636 кил.	671 кил.
20	Лейпцигъ . . . . .	515 1138	448 1111	514 1150	514 1211
21	Франкфуртъ на Майнъ . . . . .	903 1526	825 1488	894 1530	903 1591
22	Эссенъ . . . . .	903 1526	867 1530	948 1584	903 1651
22	Элберфельдтъ . . . . .	913 1536	877 1540	952 1588	913 1651
23 и 24	Дортмундъ . . . . .	868 1491	833 1496	919 1555	868 1621
23 и 24	Баргеймъ . . . . .	886 1509	851 1514	932 1568	886 1631
27	Саарбрюкенъ . . . . .	1100 1723	1022 1685	1091 1727	1100 1791
25	Дюссельдорфъ . . . . .	934 1557	899 1562	979 1615	934 1631
26	Кельнъ . . . . .	965 1588	929 1592	1006 1642	965 1701
29	Мець . . . . .	1179 1802	1103 1766	1171 1807	1179 1831
30	Страсбургъ . . . . .	1115 1738	1038 1701	1107 1743	1115 1771
30	Мюльгаузенъ . . . . .	1223 1846	1146 1809	1215 1851	1223 1881
30	Кольмаръ . . . . .	1180 1803	1103 1766	1172 1808	1180 1831
31	Ландау . . . . .	1038 1661	961 1624	1030 1666	1038 1711
32	Дармштадтъ . . . . .	922 1545	846 1509	915 1551	922 1611
33	Гейдельбергъ . . . . .	983 1606	907 1670	976 1612	983 1661
33	Карлсруэ . . . . .	1026 1649	950 1613	1019 1655	1026 1711
33	Базель . . . . .	1222 1845	1146 1809	1192 1828	1222 1881
34	Мангеймъ . . . . .	978 1601	902 1565	971 1607	978 1631
35	Штутгартъ . . . . .	1013 1636	941 1604	974 1610	1013 1661
36	Нюрнбергъ . . . . .	834 1457	760 1423	786 1422	834 1461
36	Мюнхенъ . . . . .	987 1610	882 1545	915 1551	987 1611



Л У К О В Ъ.				И В А Н Г О Р О Д Ъ.			
Александрово 27 верстѣ.	Скальмержицы 363 версты.	Гербы 316 верстѣ.	Сосновицы 348 верстѣ.	Александрово 308 верстѣ.	Скальмержицы 344 версты.	Гербы 259 верстѣ.	Сосновицы 291 верста.
349 кил.	387 кил.	338 кил.	371 кил.	329 кил.	367 кил.	277 кил.	310 кил.
515 864	448 835	514 852	539 910	515 844	448 815	514 <b>791</b>	539 849
903 1252	825 1212	894 1232	926 1297	903 1232	825 1192	894 <b>1171</b>	926 1236
903 1252	867 1254	948 1286	980 1351	903 1232	867 1234	948 <b>1225</b>	980 1290
913 1262	877 1264	952 1290	984 1355	913 1242	877 1244	952 <b>1229</b>	984 1294
868 1217	833 1220	919 1257	951 1322	868 1197	833 1200	919 <b>1196</b>	951 1261
886 1235	851 1238	932 1270	964 1335	886 1215	851 1218	932 <b>1209</b>	964 1274
1100 1449	1022 1409	1091 1429	1123 1494	1100 1429	1022 1389	1091 <b>1368</b>	1123 1433
934 1283	899 1286	979 1317	1011 1382	934 1263	899 1266	979 <b>1256</b>	1011 1321
965 1314	929 1316	1006 1344	1037 1408	965 1294	929 1296	1006 <b>1283</b>	1037 1347
1179 1528	1103 1490	1171 1509	1202 1573	1179 1508	1103 1470	1171 <b>1448</b>	1202 1512
1115 1464	1038 1425	1107 1445	1117 1488	1115 1444	1038 1405	1107 <b>1384</b>	1117 1427
1223 1572	1146 1533	1215 1553	1225 1596	1223 1552	1146 1513	1215 <b>1492</b>	1225 1535
1180 1529	1103 1490	1172 1510	1182 1553	1180 1509	1103 1470	1172 <b>1449</b>	1182 1492
1038 1387	961 1348	1030 1368	1061 1432	1038 1367	961 1328	1030 <b>1307</b>	1061 1371
922 1271	846 1233	915 1253	945 1316	922 1251	846 1213	915 <b>1192</b>	945 1255
983 1332	907 1294	976 1314	1006 1377	983 1312	907 1274	976 <b>1253</b>	1006 1316
1026 1375	950 1337	1019 1357	1030 1401	1026 1355	950 1317	1019 <b>1296</b>	1030 1340
1222 1571	1146 1533	1192 <b>1530</b>	1194 1565	1222 1551	1146 1513	1192 <b>1469</b>	1194 1504
978 1327	902 1289	971 1309	1002 1373	978 1307	902 1269	971 <b>1248</b>	1002 1312
1013 1362	941 1328	974 <b>1312</b>	970 1341	1013 1342	941 1308	974 <b>1251</b>	970 1280
834 1183	760 1147	786 <b>1124</b>	790 1161	834 1163	760 1127	786 <b>1063</b>	790 1100
987 1336	882 1269	915 1253	829 1200	987 1316	882 1249	915 1192	829 1139



## Приложение № 6.

### Распределение перевозокъ по направлениамъ.

#### 1. Грузы отправленія.

1) Хлѣбные грузы . . . . .	400,000 пуд.
Изъ нихъ слѣдуетъ ожидать что $\frac{3}{4}$ количества пройдутъ въ сторону Ченстохова (нечетное направленіе) и $\frac{1}{4}$ въ сторону Кѣльць.	
2) Прочіе сельско-хозяйственные продукты . . . . .	250,000 "
Изъ нихъ около 200,000 пудовъ пройдутъ въ нечетномъ направленіи, остальные — въ четномъ.	
3) Лѣсные матеріалы, товары и дрова . . . . .	3.700,000 "
Слѣдуетъ ожидать для нечетнаго направленія примѣрно около 3 милл. пудовъ и остальное для четнаго.	
4) Строительный и известковый камень . . . . .	500,000 "
Все количество въ нечетномъ направленіи.	
5) Чугунъ, желѣзо, сталь . . . . .	1.000,000 "
Въ четномъ направленіи.	
6) Принадлежности подвижнаго состава и пути . . . . .	500,000 "
Въ четномъ направленіи.	
7) Чугунныя, желѣзныя и стальные издѣлія . . . . .	500,000 "
Въ четномъ направленіи.	
8) Джутовые мѣшки и ткани . . . . .	600,000 "
Въ четномъ направленіи.	
9) Химическій и москательный товаръ . . . . .	100,000 "
Четное направленіе.	
10) Пряжа и нитки . . . . .	150,000 "
Четное направленіе.	
11) Стекло и стеклянная посуда . . . . .	50,000 "
Четное направленіе.	
12) Прочіе фабрикаты изъ Ченстохова . . . . .	300,000 "
Четное направленіе.	
13) Листовая мѣдь Конецпольскаго завода . . . . .	25,000 "
Въ четномъ направленіи 20,000 пудовъ; въ нечетномъ — 5,000 пудовъ.	



- 14) Разные заводскіе грузы фабричныхъ заведеній въ районѣ линіи . . . 150,000 пуд.  
Распредѣлятся на четное и нечетное направленія поровну.

## II. Грузы прибытія.

- 1) Землеудобрительные туки . . . 100,000 „  
Предположительно пройдутъ въ равныхъ количествахъ въ четномъ и нечетномъ направленіяхъ.
- 2) Прочіе сольско - хозяйственные грузы . . . 50,000 „  
Въ равныхъ количествахъ въ четномъ и нечетномъ направленіяхъ.
- 3) Южно-русскій чугуны . . . 300,000 „  
Нечетное направленіе.
- 4) Южно-русскія желѣзныя и стальныя издѣлія . . . 150,000 „  
Нечетное направленіе.
- 5) Растительныя масла . . . 40,000 „  
Нечетное направленіе.
- 6) Сода . . . 40,000 „  
Нечетное направленіе.
- 7) Москательный товаръ и крахмалъ . . . 20,000 „  
Нечетное направленіе.
- 8) Шлаки съ южно-русскихъ заводовъ . . . 350,000 „  
Нечетное направленіе.
- 9) Пенька и ленъ . . . 100,000 „  
Нечетное направленіе.
- 10) Криворожскія желѣзныя руды . . . 2.000,000 „  
Нечетное направленіе.
- 11) Прочія южно-русскія руды . . . 350,000 „  
Нечетное направленіе.
- 12) Соль поваренная . . . 200,000 „  
Нечетное направленіе.
- 13) Тряпье всякое . . . 50,000 „  
Нечетное направленіе.
- 14) Хлопокъ туркестанскій . . . 30,000 „  
Нечетное направленіе.
- 15) Шерсть . . . 100,000 „  
Нечетное направленіе.
- 16) Прочіе сырые матеріалы . . . 100,000 „  
Нечетное направленіе.



17) Силезскій каменный уголь . . . . .	2.500,000 пуд.	
Четное направлѣніе.		
18) Домбровскій каменный уголь . . . . .	250,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
19) Прочіе грузы для мѣстныхъ фаб- рикъ раіона дороги . . . . .	80,000 „	
Въ равныхъ количествахъ въ чет- номъ и нечетномъ направлѣніяхъ.		
20) Хлѣбные грузы . . . . .	1.500,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
21) Мѣль бѣлгородскій . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
22) Бакалейные товары . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
23) Табакъ . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
24) Бумага и картонъ . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
25) Изразцы . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
26) Вина виноградныя крымскія и кавказскія . . . . .	5,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
27) Кирпичъ огнеупорный . . . . .	100,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
28) Кирпичъ строительный . . . . .	10,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
29) Деревянные издѣлія и щепной то- варъ . . . . .	5,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
30) Домашнія вещи . . . . .	5,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
31) Глина всякая . . . . .	50,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
32) Камень строительный (цоколь Кѣ- лецк.) . . . . .	150,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
33) Керосинъ . . . . .	150,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
34) Поташъ . . . . .	15,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
35) Сахаръ . . . . .	25,000 „	
Нечетное направлѣніе.		
36) Свѣчи стеариновыя . . . . .	5,000 „	
Нечетное направлѣніе.		



- 37) Сыно пресованное . . . . . 10,000 пуд.  
Нечетное направление.
- 38) Прочіе товары . . . . . 1.050,000 „  
Распредѣлятся по направлѣніямъ въ  
равныхъ приблизительно количествахъ.

III а. Транзитные грузы. Малый транзитъ.

- 1) Хлѣбные грузы . . . . . 3.000,000 „  
Нечетное направление.
- 2) Известь всякая . . . . . 300,000 „  
Четное направление.
- 3) Цементъ . . . . . 1.500,000 „  
Четное направление.
- 4) Лѣсные матеріалы . . . . . 500,000 „  
Нечетное направление.
- 5) Южно-русскій чугунъ . . . . . 250,000 „  
Нечетное направление.
- 6) Желѣзо и сталь польскихъ заво-  
довъ . . . . . 1.500,000 „  
Четное направление.
- 7) Южно-русское желѣзо и сталь . . . 200,000 „  
Нечетное направление.
- 8) Чугунныя, желѣзныя и сталь-  
ныя издѣлія польскихъ заводовъ . . . 600,000 „  
Четное направление.
- 9) Тоже южно-русскихъ заводовъ . . . 200,000 „  
Нечетное направление.
- 10) Мануфактура . . . . . 150,000 „  
Четное направление.
- 11) Керосинъ и нефтяные продукты . . 300,000 „  
Нечетное направление.
- 12) Химическіе продукты . . . . . 250,000 „  
Четное направление.
- 13) Шлаки южно-русскихъ заводовъ . . 750,000 „  
Нечетное направление.
- 14) Криворожскія руды . . . . . 3.000,000 „  
Нечетное направление.
- 15) Прочія руды . . . . . 100,000 „  
Нечетное направление.
- 16) Соль поваренная . . . . . 400,000 „  
Нечетное направление.



17) Фосфориты молотые . . . . .	500,000 пуд.
Четное направление.	
18) Тоже . . . . .	250,000 "
Нечетное направление.	
19) Домбровский каменный уголь . . . . .	1.000,000 "
Четное направление.	
20) Прочие грузы малаго транзита . . . . .	1.000,000 "
Въ равныхъ количествахъ въ четномъ и нечетномъ направленияхъ.	

### III 6. Транзитные грузы. Большой транзитъ.

1) Хлѣбные грузы . . . . .	5.000,000 "
Нечетное направление.	
2) Лѣсные матеріалы . . . . .	2.000,000 "
Нечетное направление.	
3) Продукты нефтянаго производ- ства . . . . .	100,000 "
Нечетное направление.	
4) Руды Криворожскія . . . . .	3.000,000 "
Нечетное направление.	
5) Туки землеудобрительные . . . . .	100,000 "
Нечетное направление.	
6) Силезскій каменный уголь . . . . .	5.000,000 "
Четное направление.	
7) Колоніальные товары . . . . .	100,000 "
Четное направление.	
8) Мануфактурные, косметическіе и галантерейные товары . . . . .	1.000,000 "
Четное направление.	
9) Сельдь иностранная . . . . .	200,000 "
Четное направление.	
10) Машины и принадлежности ихъ . . . . .	500,000 "
Четное направление.	
11) Химическіе продукты . . . . .	200,000 "
Четное направление.	
12) Прочіе товары . . . . .	1.800,000 "
Четное направление 1 1/2 милліона.	
Нечетное—300,000 пуд.	



## Приложение № 7.

### ВѢДОМОСТЬ

предполагаемой доходности Ченстоховъ-Кѣлецкой дороги отъ перевозокъ малой скорости.



НА ИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ пудахъ.	Среднее разстоя- ніе отъ станціи отправленія до станціи назначе- нія.	Средній про по Ченсто Кълецкой до
		Версть.	Версть.
I. Грузы отправленія.			
Хлѣбные грузы: нечетнаго направленія <sup>1)</sup> . . . <i>къ Кн. станціи</i> . . .	300,000	75	55
четнаго направленія . . . . .	100,000	50	50
Прочіе сельскохозяйственные продукты: нечетнаго направленія <i>картофель, свѣклъ, овесъ</i> . . .	200,000	75	55
четнаго направленія . . . . .	50,000	50	50
Лѣсные матеріалы и дрова: нечетнаго направленія <i>къ Кн. станціи</i> . . .	3.000,000	100	<i>остатокъ</i> 75 <u>75</u>
четнаго направленія . . . . .	700,000	50	25
Строительный и известковый камень . . . . .	500,000	25	20
* Чугунъ, желѣзо, сталь . . . . .	<del>850,000</del> <del>300,000</del> 1.000,000	750	109
* Принадлежности подвижнаго состава и пути . . . . .	<del>300,000</del> 500,000	750	109
* Чугунныя, желѣзныя и стальные издѣлія . . . . .	<del>300,000</del> 500,000	1,200	109
* Джутовые мѣшки и ткани . . . . .	<del>500,000</del> 600,000	1,000	109
* Химическій и москательный товаръ . . . . .	100,000	1,000	109
Пряжа и нитки . . . . .	150,000	1,000	109
* Стекло и стеклянная посуда . . . . .	50,000	750	109
Прочіе фабрикаты изъ Ченстохова . . . . .	300,000	1,000	109
Листовая мѣдь (Конечполь): четнаго направленія <i>къ Кн. станціи</i> . . .	20,000	800	70
нечетнаго направленія <i>къ Ченстохову</i> . . . . .	5,000	250	35
Прочіе заводскіе грузы: четнаго направленія . . . . .	75,000	750	53
нечетнаго направленія . . . . .	75,000	750	52
Итого . . . . .	8.225,000	—	—

\* Звѣздочкой отмѣчены массовые грузы, перевозимые полнгрузными вагонами.

<sup>1)</sup> Нечетное направленіе—отъ Кълецъ къ Ченстохову. *на станціи*  
Четное направленіе—отъ Ченстохова къ Къльцамъ. *на станціи*



Количество по-верстъ пробѣга по Ченстоховъ- Кѣлецкой дорогѣ.	Тарифная ставка въ копейкахъ.		Провозныя платы за пробѣгъ по Ченсто- ховъ-Кѣлецкой дорогѣ въ рубляхъ.		Доля дополни- тельныхъ сборовъ въ рубляхъ.	ИТОГО въ рубляхъ.		Примѣчанія.
	По дѣйстви- тельному тарифу.	Повышенная.	По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.		По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.	
16.500,000	<del>1/25</del>	<sup>1/25</sup>	6,600	8,250	1,650	8,250	9,900	
5.000,000	<sup>1/25</sup>	<sup>1/20</sup>	2,000	2,500	550	2,550	3,050	
11.000,000	<sup>1/25</sup>	<sup>1/20</sup>	4,400	5,500	1,100	5,500	6,600	
2.500,000	<sup>1/25</sup>	<sup>1/20</sup>	1,000	1,250	275	1,275	1,525	
225.000,000	<sup>1/40</sup>	<sup>1/25</sup>	56,250	90,000	15,000	71,250	105,000	все идетъ на Ченстоховъ
17.500,000	<sup>1/40</sup>	<sup>1/25</sup>	4,375	7,000	3,500	7,875	10,500	
10.000,000	<sup>1/50</sup>	<sup>1/50</sup>	2,000	2,000	2,500	4,500	4,500	
109.000,000	<del>1/75</del>	<sup>1/50</sup>	14,533	16,769	5,000	19,533	21,769	
54.500,000	<sup>1/66</sup>	<sup>1/50</sup>	8,257	10,900	2,500	10,757	13,400	
54.500,000	<sup>1/30</sup>	<sup>1/20</sup>	18,166	27,250	2,500	20,666	29,750	
65.400,000	<sup>1/25</sup>	<sup>1/15</sup>	26,160	43,600	3,900	30,060	47,500	
10.900,000	<sup>1/30</sup>	<sup>1/10</sup>	3,633	10,900	650	4,283	11,550	
16.350,000	<sup>1/20</sup>	<sup>1/10</sup>	8,175	16,350	975	9,150	17,325	
5.450,000	<sup>1/30</sup>	<sup>1/30</sup>	1,817	1,817	325	2,142	2,142	
32.700,000	<sup>1/40</sup>	<sup>1/20</sup>	8,175	16,350	1,500	9,675	17,850	
1.400,000	<sup>1/12</sup>	<sup>1/12</sup>	1,167	1,167	130	1,297	1,297	
175,000	<sup>1/10</sup>	<sup>1/10</sup>	175	175	325	500	500	
3.975,000	<sup>1/60</sup>	<sup>1/40</sup>	663	994	375	1,038	1,369	
3.900,000	<sup>1/60</sup>	<sup>1/40</sup>	650	975	375	1,025	1,350	
645.750,000	<sup>1/38</sup>	<sup>1/24</sup>	168,196	263,747	43,130	211,326	306,877	

<sup>1/25</sup>

<sup>1/25</sup>



500000	* Силезский каменный уголь . . . . .	2.500,000	125	55
	Домбровский каменный уголь . . . . .	250,000	180	60



Количество 10-версть пробѣга по Ченстоховъ- Кѣлецкой дорогѣ.	Тарифная ставка въ копѣйкахъ.		Провозныя платы за пробѣгъ по Ченсто- ховъ-Кѣлецкой дорогѣ въ рубляхъ.		Доля дополни- тельныхъ сборовъ въ рубляхъ.	ИТОГО въ рубляхъ.		Примѣчанія.
	По дѣйстви- тельному тарифу.	Повышенная.	По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.		По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.	
2.600,000	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{65}$	400	400	125	525	525	
2.650,000	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{65}$	407	407	125	532	532	
1.300,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	260	260	87	347	347	
1.325,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	265	265	88	353	353	
32.700,000	$\frac{1}{90}$	$\frac{1}{90}$	3,633	3,633	1,050	4,683	4,683	
16.350,000	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{40}$	4,088	4,088	525	4,613	4,613	
4.360,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	872	872	200	1,072	1,072	
4.360,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	872	872	200	1,072	1,072	
2.180,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	436	436	105	541	541	
38.150,000	$\frac{1}{125}$	$\frac{1}{100}$	3,052	3,815	1,225	4,277	5,040	
10.900,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	2,180	2,180	500	2,680	2,680	
218.000,000	$\frac{1}{125}$	$\frac{1}{100}$	17,000	21,800	7,000	24,000	28,800	
38.150,000	$\frac{1}{125}$	$\frac{1}{100}$	3,052	3,815	1,225	4,277	5,040	
21.800,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{60}$	3,633	3,633	700	4,333	4,633	
5.450,000	$\frac{1}{45}$	$\frac{1}{45}$	1,211	1,211	175	1,386	1,386	
3.270,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{25}$	654	1,308	150	804	1,458	
10.900,000	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	6,812	6,812	500	7,312	7,312	
10.900,000	$\frac{1}{75}$	$\frac{1}{75}$	1,453	1,453	350	1,803	1,803	
272.500,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{50}$	45,417	54,500	8,725	54,142	63,225	
15.000,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{50}$	2,500	3,000	875	3,375	3,875	
2.080,000	$\frac{1}{75}$	$\frac{1}{75}$	277	277	140	417	417	
2.120,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	424	424	140	564	564	
163.500,000	$\frac{1}{48}$	$\frac{1}{25}$	34,063	65,400	6,000	40,063	71,400	



НА ИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ пудахъ.	Среднее разстояніе отъ станціи отправленія до станціи назначенія версты.	Средній проѣздъ по Ченстоховской и Кѣлецкой дорожкамъ.
		Верстъ.	Верстъ.
* Мѣль бѣлгородскій . . . . .	10,000	1,100	} 109
Бакалейные товары . . . . .	10,000	1,000	
+ Табакъ . . . . .	10,000	1,500	
+ Бумага и картонъ . . . . .	10,000	1,000	
+ Изразцы . . . . .	10,000	250	
+ Вина виноградныя русскія . . . . .	5,000	2,500	
* Кирпичъ огнеупорный . . . . .	100,000	300	
* Кирпичъ строительный . . . . .	10,000	125	
Деревянныя издѣлія и щепной товаръ . . . . .	5,000	500	
Домашнія вещи . . . . .	5,000	750	
* Глина всякая . . . . .	50,000	125	
* Цоколь Кѣлецкій . . . . .	150,000	125	
* Керосинъ . . . . .	150,000	3,000	
* Поташъ . . . . .	15,000	2,500	
* Сахаръ рафинадъ и песокъ . . . . .	25,000	500	
Свѣчи стеариновыя . . . . .	5,000	1,500	
* Сѣно пресованное . . . . .	10,000	750	
Прочіе товары: нечетнаго направленія . . . . .	525,000	1,000	52
четнаго направленія . . . . .	525,000	1,000	53
Итого . . . . .	9.940,000	—	—



Количество версть пробѣга Ченстоховъ- Кѣлецкой дорогѣ.	Тарифная ставка въ копѣйкахъ.		Провозныя платы за пробѣгъ по Ченсто- ховъ-Кѣлецкой дорогѣ въ рубляхъ.		Доля дополни- тельныхъ сборовъ. въ рубляхъ.	И Т О Г О въ р у б л я х ъ .		П р и м ѣ ч а н і я .
	По дѣйстви- тельному тарифу.	Повышенная.	По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.		По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.	
1.090,000	$\frac{1}{65}$	$\frac{1}{65}$	168	168	35	203	203	
1.090,000	$\frac{1}{35}$	$\frac{1}{35}$	311	311	50	361	361	
1.090,000	$\frac{1}{35}$	$\frac{1}{35}$	311	311	50	361	361	
1.090,000	$\frac{1}{35}$	$\frac{1}{35}$	311	311	50	361	361	
1.090,000	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{30}$	363	363	35	398	398	
545,000	$\frac{1}{15}$	$\frac{1}{15}$	363	363	25	388	388	
10.900,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{40}$	1,817	2,725	350	2,167	3,075	
1.090,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	218	218	35	253	253	
545,000	$\frac{1}{42}$	$\frac{1}{42}$	130	130	22	152	152	
545,000	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{12}$	454	454	22	476	476	
5.450,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{50}$	1,090	1,090	175	1,265	1,265	
16.350,000	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{40}$	3,270	4,087	525	3,795	4,612	
16.350,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{40}$	2,725	4,087	525	3,250	4,612	
1.635,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{60}$	273	273	72	345	345	
2.725,000	$\frac{1}{18}$	$\frac{1}{10}$	1,514	2,725	115	1,629	2,840	
545,000	$\frac{1}{30}$	$\frac{1}{30}$	182	182	23	205	205	
1.090,000	$\frac{1}{100}$	$\frac{1}{100}$	109	109	35	144	144	
27.300,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{60}$	4,550	4,550	2,525	7,075	7,075	
27.825,000	$\frac{1}{60}$	$\frac{1}{60}$	4,637	4,637	2,530	7,167	7,167	
998.890,000	$\frac{1}{64}$	$\frac{1}{48}$	155,757	207,955	37,409	193,166	245,364	



НА ИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Количество въ пудахъ.	Среднее разстояніе отъ станціи отправленія до станціи назначенія версты.	Средній проѣздъ по Ченстоховской и Кѣлецкой дорожкамъ.
		Верстъ.	Верстъ.
<b>III. Транзитные грузы</b>			
<b>МАЛЫЙ ТРАНЗИТЪ.</b>			
* Хлѣбъ . . . . .	3.000,000	1,000	109
* Известь всякая . . . . .	300,000	250	
* Цементъ . . . . .	400 000 1.500,000	1,200	
* Лѣсные матеріалы . . . . .	500,000	1,000	
* Южно-русскій чугуны . . . . .	250,000	1,500	
* Желѣзо и сталь польскихъ заводовъ . . . . .	250 000 1.500,000	1,500	
* Южно-русское желѣзо и сталь . . . . .	50 000 200,000	1,500	
* Чугуны, желѣзо и сталь на издѣлія польскихъ заводовъ . . . . .	400 000 600,000	1,500	
* Тоже южно-русскихъ заводовъ . . . . .	30 000 200,000	1,500	
Мануфактура . . . . .	160 000 150,000	1,200	
* Керосинъ и нефтяные продукты . . . . .	100 000 300,000	3,000	
Химическіе продукты . . . . .	150 000 250,000	1,200	
* Шлаки южно-русскихъ заводовъ . . . . .	500 000 750,000	1,500	
* Криворожскія руды . . . . .	400 000 3.000,000	1,500	
* Прочія руды . . . . .	225 000 100,000	2,000	
* Соль поваренная . . . . .	400,000	1,500	
* Фосфориты молотые . . . . .	100 000 500,000	750	
* Тоже южно-русскіе . . . . .	250,000	750	
* Домбровский каменный уголь . . . . .	1.000,000 500 000	250	
Прочіе грузы малаго транзита . . . . .	1.000,000	1,000	
<b>Итого . . . . .</b>	8865 000 15.750,000	—	




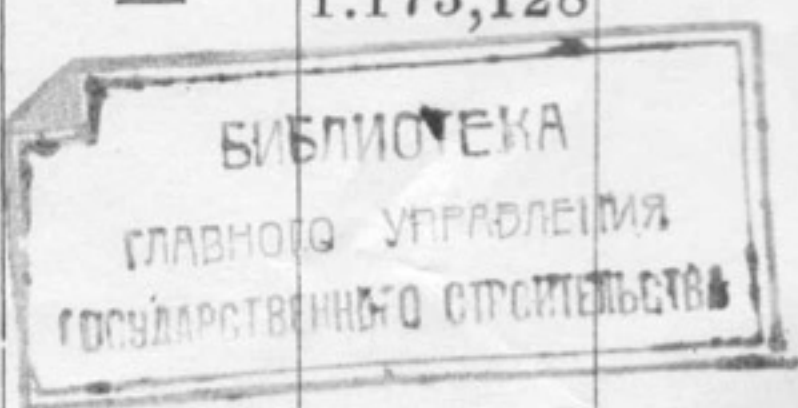
Количество до-версть пробѣга по Ченстоховъ- Кѣлецкой дорогѣ.	Тарифная ставка въ копѣйкахъ.		Провозныя платы за пробѣгъ по Ченсто- ховъ-Кѣлецкой дорогѣ въ рубляхъ.		Доля дополни- тельныхъ сборовъ въ рубляхъ.	ИТОГО.		Примѣчанія.
	По дѣйстви- телю тарифу.	Повышенныя.	По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.		По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.	
327.000,000	$\frac{1}{50}$	—	65,400	—	—	65,400	—	
32.700,000	$\frac{1}{50}$	—	6,540	—	—	6,540	—	
163.500,000	$\frac{1}{65}$	—	25,154	—	—	25,154	—	
54.500,000	$\frac{1}{100}$	—	5,450	—	—	5,450	—	
27.250,000	$\frac{1}{90}$	—	3,028	—	—	3,028	—	
163.500,000	$\frac{1}{65}$	—	25,154	—	—	25,154	—	
21.800,000	$\frac{1}{65}$	—	3,354	—	—	3,354	—	
65.400,000	$\frac{1}{40}$	—	16,350	—	—	16,350	—	
21.800,000	$\frac{1}{40}$	—	5,450	—	—	5,450	—	
16.350,000	$\frac{1}{12}$	—	13,625	—	—	13,625	—	
32.700,000	$\frac{1}{60}$	—	5,450	—	—	5,450	—	
27.250,000	$\frac{1}{35}$	—	7,786	—	—	7,786	—	
81.750,000	$\frac{1}{125}$	—	6,540	—	—	6,540	—	
327.000,000	$\frac{1}{125}$	—	25,360	—	—	25,360	—	
10.900,000	$\frac{1}{125}$	—	872	—	—	872	—	
43.600,000	$\frac{1}{60}$	—	7,267	—	—	7,267	—	
54.500,000	$\frac{1}{90}$	—	6,056	—	—	6,056	—	
27.250,000	$\frac{1}{90}$	—	3,028	—	—	3,028	—	
109.000,000	$\frac{1}{75}$	—	14,533	—	—	14,533	—	
109.000,000	$\frac{1}{60}$	—	18,167	—	—	18,167	—	
1.716.750,000	$\frac{1}{64}$	—	264,564	—	—	264,564	—	



НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.		Количество въ пудахъ.	Среднее разстоя- ніе отъ станціи отправленія до станціи назначе- нія.	Средній про- бъ по Ченстох- Кѣлецкой доро- гѣ.
			Версть.	Версть.
IV. Транзитные грузы				
Большой транзитъ.				
* Хлѣбные грузы . . . . .		<del>4 000 000</del> <del>3 000 000</del> 5.000,000	1,000	
* Лѣсные матеріалы . . . . .		<del>2 500 000</del> 2.000,000	1,000	
* Продукты нефтянаго производства . . . . .		100,000	3,000	
* Руды криворожскія . . . . .		<del>3.000,000</del>	1,500	
* Туки землеудобрительныя . . . . .		100,000	750	
* Силезскій каменный уголь . . . . .		<del>3 000 000</del> <del>5.000,000</del>	500	
Мануфактура <i>предпр. предпр. изъ мануфактуръ</i>		<del>1 000 000</del> 1.000,000	500	109
Колоніальныя товары . . . . .		100,000	750	
Сельдь иностранная . . . . .		<del>100 000</del> 200,000	750	
* Машины и ихъ принадлежности . . . . .		<del>300 000</del> 500,000	1,200	
Химическія продукты . . . . .		<del>700 000</del> 200,000	1,000	
Прочіе товары. <i>(этикетки, пакеты, свѣчи, мыло, сѣла, картонъ, карт. пак. отъ нѣм. фирмъ, карт. мыло, тр. сѣла и т.д.)</i>		<del>500 000</del> 1.800,000 <del>1 300 000</del>	1,000	
Итого . . . . .		19.000,000 7 500 000	—	—
ВСЕГО { По дѣйствующему тарифу для всѣхъ грузовъ . . . . .		52.915,000	—	—
{ По повышенному тарифу для грузовъ отправленія и прибытія и по дѣйствующему для грузовъ транзитныхъ . . . . .		52.915,000	—	—

*Всего 130 т. руб.*

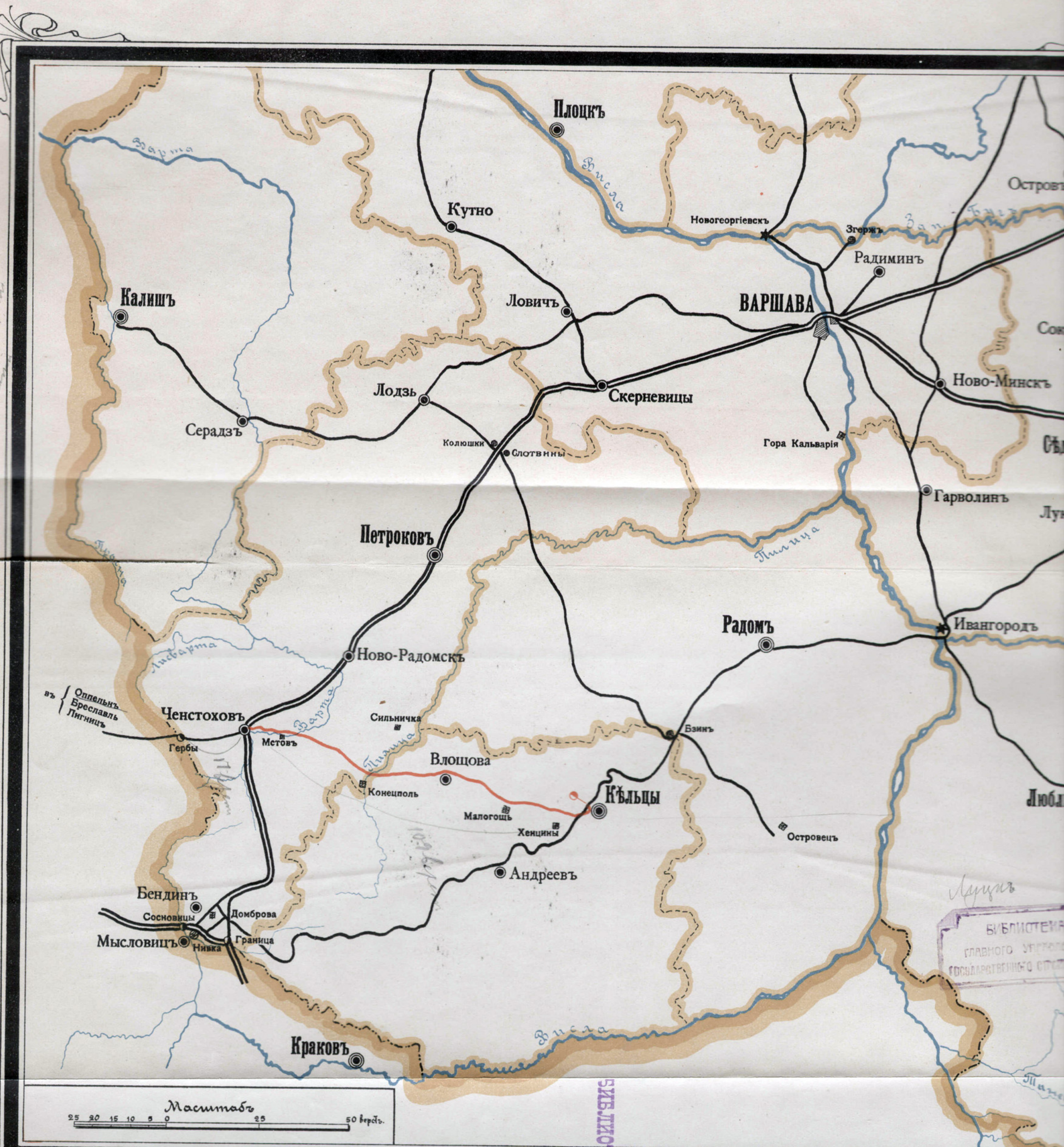


Количество до-верстъ пробѣга по Ченстоховъ- Кѣлецкой дорогѣ.	Тарифная ставка въ копѣйкахъ.		Провозныя платы за пробѣгъ по Ченсто- ховъ-Келецкой дорогѣ въ рубляхъ.		Доля дополни- тельныхъ сборовъ въ рубляхъ.	ИТОГО. въ рубляхъ.		Примѣчанія.
	По дѣйстви- тельному тарифу.	Повышенная.	По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.		По дѣй- ствующему тарифу.	По повы- шенному тарифу.	
545.000,000	$\frac{1}{50}$	—	109,000	—	—	109,000	—	
218.000,000	$\frac{1}{100}$	—	21,800	—	—	21,800	—	
10.900,000	$\frac{1}{60}$	—	1,817	—	—	1,817	—	
327.000,000	$\frac{1}{125}$	—	26,160	—	—	26,160	—	
10.900,000	$\frac{1}{90}$	—	1,211	—	—	1,211	—	
545.000,000	$\frac{1}{100}$	—	54,500	—	—	54,500	—	
109.000,000	$\frac{1}{15}$	—	72,667	—	—	72,667	—	
10.900,000	$\frac{1}{43}$	—	2,535	—	—	2,535	—	
21.800,000	$\frac{1}{23}$	—	9,478	—	—	9,478	—	
54.500,000	$\frac{1}{30}$	—	18,167	—	—	18,167	—	
21.800,000	$\frac{1}{35}$	—	6,288	—	—	6,288	—	
196.200,000	$\frac{1}{60}$	—	32,700	—	—	32,700	—	
2.071.000,000	$\frac{1}{55}$	—	356,323	—	—	356,323	—	
5.432.390,000	$\frac{1}{57}$	—	944,840	—	80,539	1.025,379	—	
5.432.390,000	—	$\frac{1}{50}$	—	1.092,589	80,539	—	1.173,128	



# ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

проектируемой Ченстоховъ-Кѣлецкой желѣзной дороги.

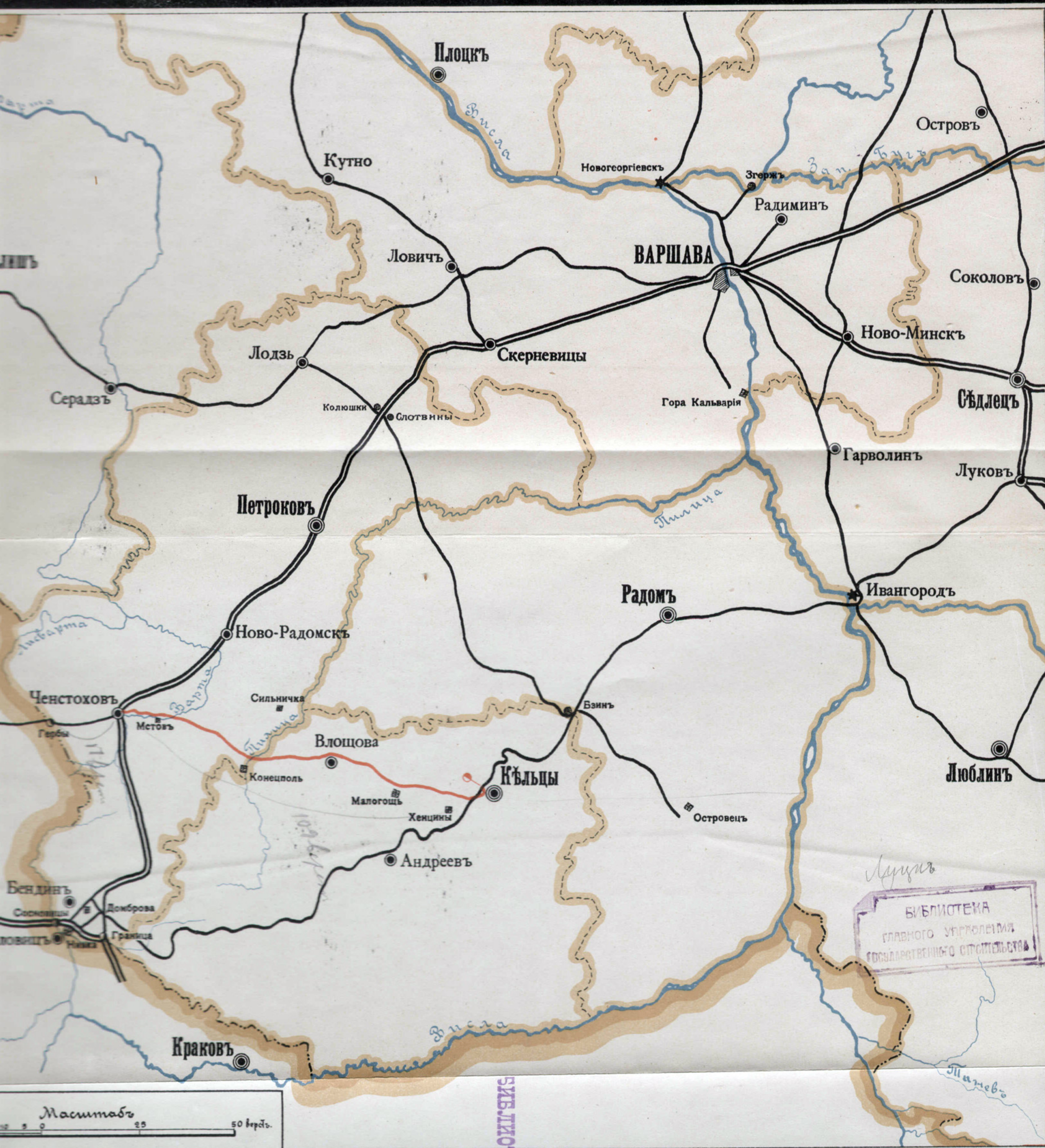


БИБЛИОТЕКА  
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО СПЕЦИАЛЬНОГО



# ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНІЕ

## проектируемой Ченстоховъ-Кѣлецкой желѣзной дороги.





385(01)

Г-37

~~ПРОБЕРЕН  
1894 г.~~

Травленіе Общества Гербы-Ченстоховской  
желѣзной дороги.

ПРОБЕРЕН  
1894 г.

148  
—  
135

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНІЕ

158765

# ЗАПИСКА о СООРУЖЕНІИ

## Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги.

~~ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНІЕ  
10526~~

БИБЛИОТЕКА К. Т. С.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

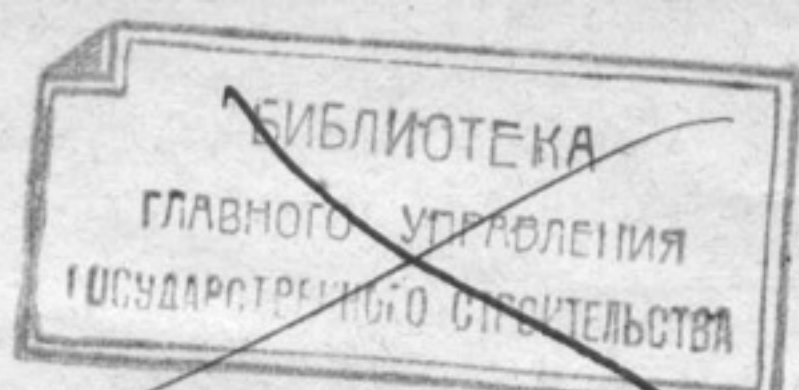
Типографія насл. Менделевича,  Садовая улица, домъ № 81.

1907.

385(01)  
7  
134



Не выдается на дом



# Правленіе Общества Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги.

148  
135

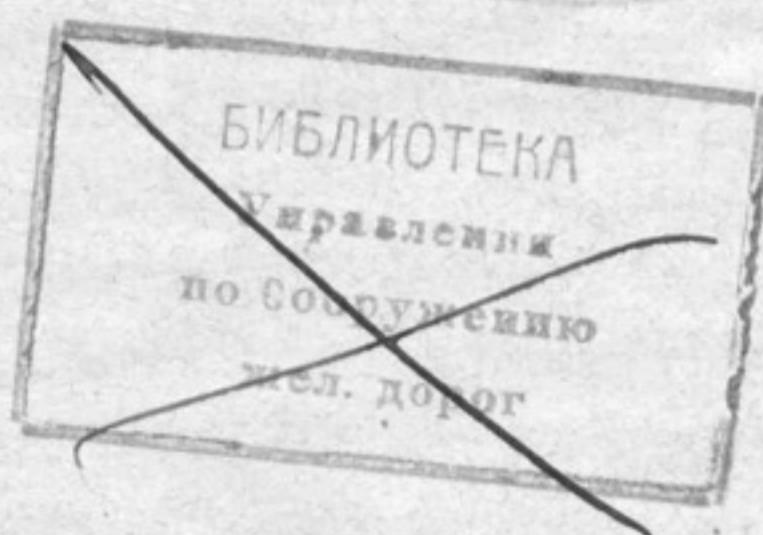
385/01/99  
Г-34



385.1:625.11

ПРОВЕРЕНО  
1992 г.

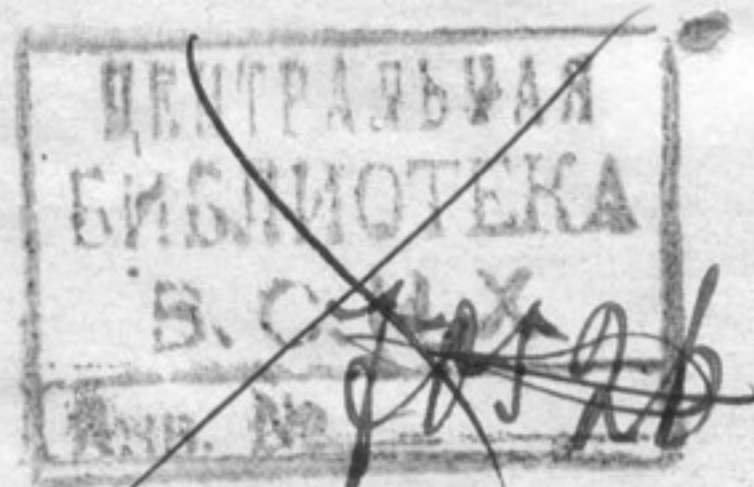
ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНИЕ



## ЗАПИСКА о СООРУЖЕНИИ

## Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги.

БИБЛИОТЕКА Н. Г. С.



Пров. 198

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія насл. Менделевича, Садовая улица, домъ № 81.

1907.