

452  
ПЕРВОЕ ОБЩЕСТВО ПОДЪЕЗДНЫХЪ ЖЕЛЪЗНЫХЪ ПУТЕЙ ВЪ РОССИИ.

385(01)

Д 67

385(01)→

ПРОВЕРено  
1992 г.

ПРОВ. РЕМО  
1960 г.

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАМЫКЕ

## Коммерческая Записка

къ проекту сооруженія

донецко-балтійской

желѣзной дороги.

385  
Д-67

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія С. Л. КИНДА, Казанская улица, д. № 44.

1909.

5

[www.aroundspb.ru](http://www.aroundspb.ru)

scan by D.Fokin

Идея сближенія Балтійскихъ портовъ Россіи съ ея производительными центрами посредствомъ кратчайшихъ желѣзнодорожныхъ магистралей давно назрѣла въ сознаніи общественныхъ и правительственныйхъ сферъ. Являясь ближайшими къ потребительнымъ рынкамъ сѣверной и западной Европы,—историческимъ покупателямъ произведеній русского сельского хозяйства,—Прибалтійские порты, въ особенности незамерзающіе и малозамерзающіе, съ тѣмъ большимъ успѣхомъ могутъ исполнять свою великую службу государству, чѣмъ короче и усовершенствованнѣе будутъ пути сообщенія, соединяющіе ихъ съ различными внутренними областями Имперіи.

Особое значеніе этотъ вопросъ пріобрѣлъ въ послѣднее время, по мѣрѣ развитія въ странѣ интенсивнаго хозяйства и обрабатывающей промышленности. Балтійские порты стали отпускать за границу, помимо хлѣбнаго зерна и лѣса, на десятки миллионовъ рублей коровьяго масла, яицъ, мяса, мучныхъ и другихъ продуктовъ сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности, а равно металлы и металлическія издѣлія. Для успешной же и срочной перевозки этихъ товаровъ требуются, при неизбѣжной въ Россіи неравномѣрности движенія въ разное время года, прежде всего, правильно функционирующіе пути сообщенія въ достаточномъ количествѣ.

Съ другой стороны, развитіе по Балтійскому побережью производительной промышленности вызвало привозъ изнутри страны всякаго рода сырья и полуфабрикатовъ для переработки и увеличило потребленіе отечественныхъ продуктовъ въ мѣстностяхъ приморскихъ и близкихъ къ нимъ. За исключеніемъ С.-Петербургскаго порта, продолжительное замерзаніе котораго ставитъ его въ исключительныя условія, работа прочихъ первоклассныхъ Прибалтійскихъ портовъ дала за послѣдніе 10 лѣтъ слѣдующіе результаты:

#### Цѣнность въ тысячахъ рублей.

	РИГА.		ЛИБАВА.		РЕВЕЛЬ.	
	привозъ.	вывозъ.	привозъ.	вывозъ.	привозъ.	вывозъ.
1898	58.482	70.299	17.455	30.115	79.535	32.871
1899	63.356	77.906	18.709	33.862	55.807	18.987
1900	58.600	71.049	25.029	61.410	52.826	30.884
1901	55.300	77.266	18.190	57.796	43.072	27.917
1902	73.811	93.240	17.531	44.618	45.327	21.755
1903	105.844	128.989	16.527	32.216	59.595	23.091
1904	100.094	119.287	16.882	36.512	69.074	29.164
1905	90.397	134.801	13.789	53.369	57.216	26.126
1906	108.462	155.931	20.065	34.045	56.575	14.630
1907	101.943	130.564	21.808	28.781	59.265	13.424

Изъ этихъ цифръ видно, что въ то время, когда Рига достигла особаго торговопромышленного развитія, болѣе чѣмъ удвоивъ за истекшее десятилѣтіе свои обороты, какъ по ввозу, такъ и по вывозу, Либава и Ревель не только не прогрессируютъ, но и падаютъ.

Подобное положение вещей создаетъ для государства обязанность, съ одной стороны, использовать, насколько возможно, тѣ благопріятныя условія, которыми, повидимому, обладаетъ Рижскій портъ, облегчивъ ведущія къ нему перегруженныя дороги, а, съ другой стороны, прийти на помощь и другимъ портамъ, не давая имъ зачахнуть, вслѣдствіе ихъ отдаленности отъ производительныхъ центровъ.

Первымъ дѣломъ, разумѣется, является спрямленіе желѣзнодорожныхъ линій, обслуживающихъ эти портовые пункты, чѣмъ и создаются новые районы тяготѣнія, которые, оживляя произведеніями своей почвы и промышленности обороты сказанныхъ портовъ, извлекли бы изъ этого, въ свою очередь, эконоческую выгоду для своего населенія.

Содѣйствовать достижению этой цѣли можетъ новая магистраль, которая должна быть задумана такъ, чтобы, сокращая желѣзнодорожное разстояніе одновременно ко всѣмъ портамъ и облегчая подвозку по существующимъ дорогамъ, обслуживала бы новые, нынѣ отдаленные отъ желѣзныхъ дорогъ, центры, представляющіе необходимыя условія для развитія промышленности и торговли.

Междувѣдомственное совѣщаніе, созванное въ 1907 году и работавшее надъ вопросомъ объ усиленіи желѣзнодорожной сѣти Имперіи, констатировало, что всѣ дороги, ведущія къ Балтійскимъ портамъ, уже отстали отъ предъявляемаго къ нимъ спроса по перевозкѣ и потребность усиленія лишь двухъ дорогъ, Риго-Орловской и Либаво-Роменской, къ 1902 году, исчислено было въ суммѣ 36.090.075 рублей. Если бы былъ взятъ годъ нѣсколько болѣе поздній, то сумма потребнаго кредита опредѣлилась бы, несомнѣнно въ еще большемъ размѣрѣ.

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденное Высшее Сельскохозяйственное Совѣщаніе 1902 года, разбирая вопросъ о значеніи желѣзныхъ путей сообщенія для поднятія экономического благосостоянія Россіи, остановилось на положеніи, что въ тѣхъ случаяхъ, когда перегруженность какой-нибудь магистрали, прогрессируя изъ года въ годъ, дошла до того, что требуетъ прокладки второго пути, то, съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ, цѣлесообразнѣе выстроить, въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ старой, совершенно новую дорогу, параллельную, которая, обслуживая новыя мѣстности, принесетъ государству если не прямую, то косвенную выгоду, превышающую разницу въ стоимости между вторымъ путемъ на старой дорогѣ и совершенно новою дорогою.

Спорить противъ этого положенія врядъ-ли кто можетъ.

Въ прошломъ 1908 году послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе Второго Департамента Государственного Совѣта объ учрежденіи Акционерного Общества для постройки и эксплоатациіи Сѣверо-Донецкой дороги отъ угольного района Юго-Восточныхъ, желѣзныхъ дорогъ, черезъ Донецкій бассейнъ и городъ Харьковъ, до ст. Льговъ, Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Какъ видно изъ исторіи этой концессіи, начало ей было положено XXIX съѣздомъ горнопромышленниковъ Юга Россіи, которому ВЫСОЧАЙШЕ утвержденою Комиссіею, подъ предсѣдательствомъ тайного совѣтника Лишина, предложено было обсудить вопросъ о замѣнѣ иностраннаго угля отечественнымъ въ сѣверо-западномъ и прибалтійскомъ районахъ. Комиссіи означенного съѣзда, подъ предсѣдательствомъ Н. С. Авдакова, былъ сдѣланъ докладъ о способѣ разрѣшенія вопроса путемъ сооруженія желѣзной дороги отъ Донецкаго бассейна на сѣверо-западъ, первымъ звеномъ котораго должна быть линія до Льгова, нынѣ получившая уже осуществленіе подъ названіемъ Сѣверо-Донецкой.

Въ моментъ разсмотрѣнія въ Государственныхъ учрежденіяхъ вопроса о Сѣверо-Донецкой дорогѣ, въ 1907 году, положеніе Донецкаго угольного рынка было таково, что не давало повода къ удѣленію особаго вниманія вопросу о расширениіи сбыта Донецкаго минеральнаго топлива, которое въ теченіе длиннаго ряда лѣтъ не переставало рости въ своей

добычъ и вывозъ. Главная забота заключалась лишь въ томъ, чтобы облегчить южному углю выходъ въ сторону его наибольшаго интенсивнаго движенія—на западъ и на съверъ, въ виду перегруженности существующихъ желѣзнодорожныхъ линій этого направленія. Паденіе вывоза исключительнаго 1905 года естественно объяснялось забастовками и смутами того года. Послѣдующіе же 1906 и 1907 гг. вновь показали стремительный ростъ впередъ и, казалось, южно-русской горнопромышленности навсегда обеспечено хорошее будущее. Истекшій 1908 годъ, однако-же, является довольно поучительнымъ въ этомъ отношеніи, доказывая, что не все обстоитъ благополучно въ этой, почти важнѣйшей, отрасли національного хозяйства. Не отличаясь ни какими-либо ненормальными явленіями въ политической и экономической жизни страны, ни особыми затрудненіями въ движеніи на вывозящихъ дорогахъ или другими экстраординарными обстоятельствами, онъ знаменуетъ собою остановку въ ростѣ вывоза минерального топлива изъ Донецкаго бассейна. По сведенному Харьковскимъ Комитетомъ Минерального Топлива отчету за 1908 годъ, вывозъ минерального топлива изъ Донецкаго бассейна въ 1908 году, хотя далъ въ общемъ итогѣ увеличеніе на 30.000.000 пудовъ или на 3,7%, но за вычетомъ 24.000.000 пудовъ антрацита, на который, по случаю сильнаго вздорожанія нефти, временно предъявленъ былъ, нынѣ уже успѣвшій остановиться, сильный спросъ со стороны Московскаго фабричнаго района и 5,5 миллионовъ пудовъ угля для казенныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Балтійскому морю, вывезенныхъ моремъ чрезъ Мариуполь вокругъ Европы,—никакого роста, въ дѣйствительности, не остается.

Что часается видовъ на будущее, то не только не замѣчается никакихъ признаковъ улучшенія конъюнктуры, но наоборотъ, первые мѣсяцы текущаго года, по даннымъ Харьковскаго Угольнаго Комитета, даже отстаютъ отъ прошлаго года; равнымъ образомъ, ослабѣ спросъ на антрацитъ.

Русская горнопромышленность, такимъ образомъ, должна заботиться о новыхъ рынкахъ сбыта, какъ дома, такъ и внѣ предѣловъ Россійской Имперіи. Больше всего, разумѣется, слѣдуетъ заботиться о расширеніи внутренняго сбыта, который въ такой огромной странѣ, какъ наша, долженъ быть во много разъ больше, чѣмъ это на дѣлѣ существуетъ. Первымъ условіемъ для достижения этой цѣли является постройка новыхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя, сами потребляя въ большихъ размѣрахъ твердое минеральное топливо, открываютъ новые районы, имѣющіе соответствующія данныя для развитія обрабатывающей промышленности, но лишенные возможности этого достигнуть по отсутствію удобныхъ и дешевыхъ путей сообщенія.

Такимъ райономъ является громадная полоса, населенная густымъ сельскимъ и городскимъ промышленнымъ элементомъ, не находящимъ примѣненія для своего труда, отъ узлового пункта Курско-Кievской и Сѣверо-Донецкой линій Льговъ, находящагося въ верхней части Курской губерніи, по прямому сѣверо-западному направленію черезъ южную окраину Орловской и сѣверную часть Черниговской губерніи, почти до самой Балтики. Эта полоса, окруженная желѣзнодорожнымъ кольцомъ Льговъ-Брянскъ-Смоленскъ-Витебскъ-Двинскъ-Крейцбургъ-Вильна-Минскъ-Ворожба, охватываетъ земельную площадь въ 150.000 квадр. верстъ, изобилующую лѣсными и водными богатствами и густымъ торговымъ населеніемъ и весьма пригодную для высокой промышленной культуры.

Окружающее эту площадь кольцо желѣзныхъ путей имѣетъ общее протяженіе, съ находящимися внутри его поперечными линіями и подъѣздными путями, 4.876 верстъ, что составляетъ, съ прибавленіемъ площади, обслуживаемой этими же линіями съ другой стороны, 19 вер. желѣзнодорожнаго пути на 1.000 квадр. верстъ площади и 39 вер. на

100.000 душъ населенія, т. е., занимаетъ въ отношеніи распределенія желѣзнодорожныхъ путей одну изъ неблагопріятныхъ мѣстъ въ Россіи, имѣя въ нѣкоторыхъ частяхъ громадные районы вовсе безъ желѣзныхъ дорогъ и оставляя въ сторонѣ довольно крупные и населенные промышленные пункты. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ этой области, какъ напр., въ предѣлахъ Могилевской губерніи, одну желѣзную дорогу отъ другой отдѣляютъ промежуточные разстоянія въ 250 верстъ. Между тѣмъ, эти районы, находясь въ абсолютной близости къ выходамъ на міровой рынокъ, могли бы, будучи надлежаще обслуживаемы путями сообщенія, достичнуть цвѣтущаго благосостоянія.

Заполнить этотъ пробѣлъ желѣзнодорожной сѣти Имперіи должна, проектируемая ширококолейная желѣзная дорога отъ Льгова къ Рижскому заливу и къ Либавѣ, которая явилась бы продолженіемъ строящейся Сѣверо-Донецкой дороги.

Въ районѣ непосредственного тяготѣнія этой линіи входятъ 20 уѣздовъ въ десяти губерніяхъ, обозначенныхъ въ приложенной таблицѣ № 1, показывающей квадратную площадь пространства, число жителей на 1 версту, общее количество населенія и число населенныхъ пунктовъ, достигающее внушительной цифры—35.080.

Таблица № 1.

Населенность и протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ уѣздахъ, по коимъ пройдетъ **Донецко-Балтійская** желѣзная дорога.

(По Ежегоднику Центрального Статистического Комитета за 1907 годъ.)

	Название уѣзда.	Название губерн.	Площадь уѣзда въ кв. верст.	Общее количество народно-населенія.	Число населен. пунктовъ.	Число жителей на 1 кв. вер.
1	Льговскій . . .	Курск . . .	2.372	155.700	421	65,6
2	Дмитріевскій . . .	"	2.789	151.600	374	54,4
3	Сѣвскій . . .	Орловск.	3.503	183.370	461	52,3
4	Трубчевскій . . .	"	4.515	162.200	496	35,9
5	Стародубскій . . .	Черниг. .	2.892	175.400	868	60,5
6	Суражскій . . .	"	3.635	236.400	422	65,6
7	Климовичскій . . .	Могилев.	3.711	177.100	547	50,0
8	Чериковскій . . .	"	4.083	184.600	704	45,2
9	Могилевскій . . .	"	3.010	189.000	592	62,8
10	Мстиславскій . . .	"	2.220	125.100	703	50,5
11	Чаусскій . . .	"	2.168	110.700	407	51,1
12	Лепельскій . . .	Витебск.	3.408	186.400	1.973	54,8
13	Борисовскій . . .	Минской	8.910	290.100	2.103	32,6
14	Вилейскій . . .	Виленск.	5.591	244.400	2.528	43,7
15	Свѣнцянскій . . .	"	4.594	195.300	3.530	42,5
16	Вилькомірск. . .	Ковенск.	5.146	252.200	3.824	49,0
17	Поневѣжскій . . .	"	5.452	242.600	3.360	44,5
18	Баусскій . . .	Курлянд.	1.843	51.500	2.451	27,9
19	Добленскій-Митав.	"	2.501	107.500	3.028	43,0
20	Рижскій . . .	Лифлянд.	5.372	436.800	6.287	81,3
<b>ИТОГО . . .</b>			<b>77.709</b>	<b>3.857.700</b>	<b>35.080</b>	<b>49,64</b>

Не можетъ быть двухъ мнѣній о томъ, что эти мѣстности гораздо слабѣе обслужены желѣзными дорогами, чѣмъ онѣ того заслуживаютъ. Такіе торговые пункты и уѣздные города, какъ Сѣвскъ, Трубчевскъ, Черикивъ, Суражъ, Климовичи, Чаусы, Баускъ, удалены отъ желѣзной дороги на много десятковъ верстъ, а иные пункты, находящіеся даже при самой желѣзнодорожной линіи, предпочитаютъ, вслѣдствіе крайней искривленности послѣдней, пользоваться гужевой перевозкой, какъ, напримѣръ, мѣстности, лежащія на линіи Калкуны-Радзивилишки, которыя, находясь въ прямомъ направленіи въ разстояніи 135 верстъ отъ Риги, имѣютъ до нея желѣзнодорожнаго протяженія около 300 верстъ.

На всемъ своемъ протяженіи проектируемая линія будетъ обслуживать весьма жизнеспособный районъ, богатый всѣми данными, сельскохозяйственными и промышленными, для будущаго экономического развитія и процвѣтанія. Упираясь южнымъ своимъ концомъ въ хлѣбородную область черноземной Курской губерніи, весьма годную для культуры не только хлѣбныхъ злаковъ, но и сахарной, табачной и другихъ, болѣе цѣнныхъ, культуръ, линія, по мѣрѣ удаленія на сѣверо-западъ, проходитъ по Орловскому, Черниговскому и Минскому полѣсью, лѣсныя богатства котораго, сильно истощенные вдоль рѣкъ, и, отчасти, существующихъ дорогъ, очень мало еще тронуты въ районахъ, отдаленныхъ отъ водныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе дороживизны подвоза. Далѣе линія пересѣкаетъ культурныя мѣстности западныхъ и сѣверо-западныхъ губерній, сокращая **одновременно путь ко всѣмъ портамъ Балтійского моря.**

Лѣсная промышленность Россіи, составляющая важнѣйшій, послѣ хлѣба, объектъ нашего экспорта, гораздо болѣе, чѣмъ послѣдній, находится въ прямой зависимости отъ совершенства путей сообщенія, въ виду дешевизны и тяжеловѣсности ея торговой единицы. При общей лѣсной площади этихъ губерній въ 41.855.000 десятинъ, изъ коихъ казеннаго 5 275.000, всего вывозится за границу не болѣе 100 миллионовъ пудовъ въ годъ. Доходъ же казны отъ всѣхъ принадлежащихъ ей въ этихъ губерніяхъ лѣсовъ въ 1906 г. равнялся 713 584 руб., что составляетъ лишь 13 коп. съ десятины. Доходы частнаго лѣсовладѣнія не поддаются учету, но не подлежать сомнѣнію, что таковые могли-бы сильно увеличиться отъ развитія въ краѣ желѣзнодорожной сѣти.

Идеальною постановкою экспорта, къ которой слѣдуетъ стремиться, какъ это давно поняли наши ближайшіе конкуренты на міровомъ потребительномъ лѣсномъ рынке, финляндцы и шведы—есть такая, при которой достигались бы слѣдующія двѣ цѣли: вывозъ продукта въ обработанномъ видѣ и производство самой обработки въ мѣстахъ добычи сырья. Результатомъ такого положенія вещей является двоякая польза для экспортirющей страны: остающійся въ сторонѣ заработка отъ переработки и сбереженіе труда и расходовъ по излишней перевозкѣ отбросовъ.

Достиженіе этихъ цѣлей возможно исключительно при самомъ широкомъ развитіи желѣзнодорожнаго передвиженія лѣсныхъ грузовъ. Водными же способами перевозки могутъ пользоваться лишь круглякъ и полуобработанный материалъ.

Статистика прибытія лѣсныхъ материаловъ въ Ригу въ 1904, 1905 и 1906 гг. представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ тысячахъ пудовъ):

Прибыло.	1904 г.	1905 г.	1906 г.
По воднымъ путямъ . .	96.350	50.274	75.106
„ желѣзн. дорогамъ . .	9.749	6.237	11.932

Изъ всего количества лѣса, поступившаго въ Ригу воднымъ путемъ, было доставлено на судахъ: въ 1904 году—3.027 тыс. пуд., въ 1905 г.—2.072 т. п. и въ 1906 г.—3.358 т. п. и на плотахъ: въ 1904 году—93.323 т. п., въ 1905 г.—48.202 т. п. и въ 1906 г.—71.748 т. п.

Желѣзнодорожное поступленіе лѣса распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

	1904 г.	1905 г.	1906 г.
По Сѣверо-Западнымъ дор. .	4,002	2,753	7,470
„ Риго-Орловской „	5,747	3,733	4,463

Эти цифры доказываютъ, съ одной стороны, малую использованность желѣзныхъ дорогъ для перевозки лѣса, а, съ другой стороны, незначительное прибытие въ Ригу обработанного лѣса, перевозимаго на судахъ и плотахъ, тѣмъ болѣе, если принять во вниманіе, что въ общее количество перевозки воднымъ путемъ входятъ также и дрова, перевозимыя на судахъ.

Донецко-Балтійская дорога откроетъ для рижскаго экспорта новыя лѣсныя площади, гдѣ рабочія руки дешевы и распилка на мѣстѣ представляеть большія выгоды, т. е. посодѣйствуетъ тѣмъ формамъ лѣсного экспорта, лишь при наличіи коихъ вывозящія страны могутъ использовать всѣ преимущества своихъ природныхъ даровъ.

Къ этому слѣдуетъ прибавить еще то, что рѣчныя системы, пересѣкаемыя Донецко-Балтійскою дорогою, ведутъ именно не къ Балтійскому морю, а на внутренніе южные рынки, вслѣдствіе чего экспортный лѣсъ, который дорога будетъ доставлять къ Балтійскому морю, является совершенно новымъ грузомъ, самостоятельно увеличивая количество экспорта.

Сельское хозяйство района, болѣе подходящее къ интенсивному, можетъ достигнуть должной высоты исключительно при достаточной же лѣзнодорожной сѣти. Весьма благодарную почву представляютъ льноводство, табаководство, культура картофеля и, параллельно съ нею, сельскохозяйственное винокуреніе и продукты перегонки дерева. Въ области фабрично-заводской дѣятельности весьма видное мѣсто суждено занимать произведеніямъ лѣсного хозяйства, смолокуренію и, главнымъ образомъ, бумажному производству, для котораго этотъ край какъ-бы указанъ самою природою.

По отношенію этого производства въ Россіи, исчислено, что оно сильно отстаетъ въ своемъ ростѣ отъ потребленія. Въ то время, когда ввозъ изъ-за границы за послѣднее десятилѣтіе увеличился съ 1.915.000 пуд. въ 1897 году до 4.806.000 пуд. въ 1907 году, т. е. въ  $2\frac{1}{2}$  раза, производство въ самой странѣ за это время возросло лишь съ 10.000.000 до 12.500.000 пуд., т. е. на 25%. Въ ближайшемъ же будущемъ, съ распространеніемъ грамотности и постепеннымъ введеніемъ всеобщаго обученія, потребленіе должно возrostи въ огромныхъ размѣрахъ, что явствуетъ изъ того, что въ Россіи писчебумажного продукта приходится на душу населенія всего 4,88 фун. въ годъ, въ Германіи 48,17 ф. и въ Англіи 61,73 ф. Названный же край, изобилующій древесною массою, составляющей главный элементъ современного бумажного производства, явится главнымъ источникомъ снабженія бумагою всей Россіи, а можетъ быть и другихъ странъ, какъ это уже имѣеть мѣсто въ Финляндіи, которая постепенно переходитъ отъ экспорта сырья къ экспорту готоваго продукта. Яркимъ примѣромъ, подтверждающимъ этотъ выводъ, можетъ служить фактъ постройки въ Перновѣ, немедленно послѣ сооруженія Перновскаго подъѣзднаго пути, целлюлозной фабрики Вальдгофъ, экспортирующей въ широкихъ размѣрахъ целлюлозу заграницу и являющейся одною изъ величайшихъ фабрикъ этого рода въ Европѣ.

Слѣдующая таблица (№ 2) показываетъ тѣ измѣненія, которыя проектируемая дорога вноситъ въ существующія разстоянія, въ смыслѣ сокращенія пути отъ всѣхъ пунктовъ ея пересѣченій до главныхъ Балтійскихъ портовъ.

Таблица № 2.

Разстояніе отъ пунктовъ пересѣченія Донецко-Балтійской желѣзн. дор.  
до Балтійскихъ портовъ.

	РИГА.	ЛИБАВА.	РЕВЕЛЬ.	СПБУРГЪ.	ВИНДАВА.
<b>Льговъ</b>					
Существ. . . .	1025	1188	1362	1105	1184
Будущ. . . .	— 981	— 1075	— 1351	— 1094	— 1114
Сокращ. . . .	44	113	11	11	70
<b>Суземка</b>					
Существ. . . .	933	1096	1270	1013	1092
Будущ. . . .	— 866	— 960	— 1236	— 979	— 999
Сокращ. . . .	67	136	34	34	93
<b>Разсуха</b>					
Существ. . . .	932	970	1269	1012	1092
Будущ. . . .	— 767	— 861	— 1137	— 880	— 900
Сокращ. . . .	165	109	132	132	192
<b>Могилевъ</b>					
Существ. . . .	600	764			760
Будущ. . . .	— 567	— 661			— 700
Сокращ. . . .	33	103			60
<b>Бобръ</b>					
Существ. . . .	614	667	950		774
Будущ. . . .	— 490	— 584	— 897		— 623
Сокращ. . . .	124	83	53		151
<b>Парафіаново</b>					
Существ. . . .	466	550	872		626
Будущ. . . .	— 373	— 467	— 786		— 506
Сокращ. . . .	93	83	96		120
<b>Поставы</b>					
Существ. . . .	422	550	938		582
Будущ. . . .	— 319	— 413	— 732		— 452
Сокращ. . . .	103	137	206		130
<b>Н. Свѣнцяны</b>					
Существ. . . .	303	431	709		463
Будущ. . . .	— 266	— 360	— 679		— 399
Сокращ. . . .	37	71	30		64
<b>Трашкуны</b>					
Существ. . . .	320		725		424
Будущ. . . .	— 172		— 585		— 305
Сокращ. . . .	148		140		119
<b>Субочъ</b>					
Существ. . . .	304		709		408
Будущ. . . .	— 152		— 565		— 285
Сокращ. . . .	152		144		123
<b>Гр. Экау</b>					
Существ. . . .	80		486	609	
Будущ. . . .	— 51		— 464	— 591	
Сокращ. . . .	29		22	18	

Цифры этой таблицы доказываютъ, что сокращенія разстоянія, которыя будутъ достигнуты съ сооруженіемъ проектируемой линіи, даютъ сбереженіе въ перевозкѣ къ разнымъ вывознымъ портамъ отъ 11 до 206 верстъ. Громадное экономическое значеніе подобнаго уменьшенія накладныхъ расходовъ, для интересовъ нашихъ торгового баланса и сельскаго хозяйства, въ особенности при вывозѣ сырья, очевидно для всѣхъ. Наиболѣе сокращается разстояніе до Либавы, паденіе которой, какъ видно изъ приведенныхъ выше цифръ, прогрессируетъ съ каждымъ годомъ. Между тѣмъ, сильнѣйшимъ ея конкурентомъ, какъ по экспорту, такъ и по импорту, являются не русскіе порты, а иностранный—Кенигс-

бергъ. Раіоны же, приближаемые новою дорогою къ Либавѣ, именно и входятъ въ сферу вліянія Кенигсберга. Въ этомъ отношеніи каждый новый уѣздъ, который будетъ отвоеванъ отъ иностранного порта въ пользу русскаго, представляетъ уже пріобрѣтеніе такого рода, которое имѣетъ безусловное право на всяческое содѣйствіе со стороны государства.

Доходность проектируемой дороги подробно исчислена, по всѣмъ отдѣльнымъ статьямъ желѣзнодорожныхъ сборовъ по общепринятой формѣ, и представлена въ приложеніи къ настоящей запискѣ, въ видѣ отдѣльныхъ таблицъ для каждой статьи и особо въ видѣ сводныхъ вѣдомостей. Подсчеты произведены по статистикѣ дорогъ отправленія за 1907 годъ. Транзитъ малой скорости взять для Донецко-Балтійской дороги во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда, уѣздъ по условіямъ кратчайшаго разстоянія, долженъ быть прослѣдовать по Донецко-Балтійской дорогѣ, если-бы она, а равно Сѣверо-Донецкая уже существовали въ этомъ году, при чемъ указаны № группы по тарифной номенклатурѣ, наименование каждого груза, средній его пробѣгъ, пудоверстная ставка, выручка въ рубляхъ и коп., а также сдѣланы ссылки противъ каждого груза на соответствующіе тарифы, для облегченія провѣрки.

Количество грузовъ по отправленію, прибытію и мѣстному сообщенію опредѣлялось по соображенію съ мѣстными условіями и характеру работы тѣхъ ближайшихъ станцій существующихъ дорогъ, которыя нынѣ обслуживаются данными мѣстности. Доходъ по пассажирскому движенію и по прочимъ сборамъ опредѣлены въ поверхной пропорціи, сообразно съ выручкою дорогъ, находящихся въ аналогичныхъ условіяхъ. Общий сводъ всѣхъ отдѣльныхъ статей дохода проектируемой дороги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Таблица № 3.

О БЩІЯ ДАННЫЯ  
о доходности Донецко-Балтійской желѣзной дороги.

СТАТЬИ ДОХОДА.	Общая выручка.		На версту дороги.	
	Руб.	Коп.		
Транзитъ малой скорости . . . . .	7.704.094	20	7.597	72
Отправленіе . . . . .	2.718.064	—	2.680	54
Прибытіе . . . . .	1.822.012	—	1.796	86
Мѣстное сообщеніе . . . . .	1.043.266	—	1.028	26
Большая скорость . . . . .	81.120	—	80	—
Пассажиры и багажъ . . . . .	253.500	—	250	—
Воинскіе грузы . . . . .	1.723.800	—	1.700	—
Дополнит. сборы, зависящіе отъ движенія .	507.000	—	500	—
Дополнит. сборы, независящіе отъ движенія	202.800	—	200	—
<b>Итого . . .</b>	<b>16.055.656</b>	<b>20</b>	<b>15.833</b>	<b>98</b>

Выведенная общая сумма выручки однако-же должна быть уменьшена на  $15 \times 15.833$  руб. 98 коп., что составитъ 237.509 р. 70 коп., такъ какъ послѣ производства коммерческихъ подсчетовъ оказалось, по техническимъ изысканіямъ, возможнымъ довести общее протяженіе дороги до 999 вер., вмѣсто предполагавшихся 1014 вер. Такимъ образомъ, сумма валового дохода опредѣляется: 16.055.656 р. 20 к.—237.509 р. 70 коп. = 15.818.146 р. 50 коп.

Сверхъ того, проектируется полное сліяніе съ Донецко-Балтійской желѣзною дорогою всего Свѣнцянскаго подъездного пути, общимъ протяженіемъ 255 верстъ, часть, его 164 версты, будетъ перестроена въ широкую колею и войдетъ въ составъ магистрали, а остальная 91 верста останется въ видѣ питательныхъ вѣтвей къ Донецко-Балтійской желѣзной дорогѣ.

Принимая валовую поверхстную доходность сего подъездного пути согласно отчета за 1907 г. въ 1432 р., получимъ:  $91 \times 1432 = 130312$  р., что и слѣдуетъ добавить къ исчисленной выше доходности магистрали.

Всего же, такимъ образомъ, получится валовой выручки по 1907-му году

Общая . . . . .	15.948.458	руб. 50	коп.
Поверстная . . . . .	15.964	" 42	.

Если же принять въ соображеніе, что правильное товарное и пассажирское движеніе предположено открыть въ 1914 году и, опредѣляя ежегодный ростъ доходности въ 1%, получимъ для первого полнаго года эксплоатациіи дороги—(1915 г.):

Общей выручки . . . . .	17.224.335	руб. 18	коп.
На версту . . . . .	17.241	" 57	.

Правленіе Перваго Общества подъездныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, выступая въ качествѣ учредителя, не можетъ не предвидѣть указанія, которое будетъ сдѣлано по поводу испрашиваемой концессіи, на отвлеченіе проектируемою линіею транзитныхъ грузовъ отъ другихъ дорогъ. Помимо мотивовъ общегосударственного значенія, по коимъ подобное возражаніе вообще не должно служить серьезнымъ основаніемъ къ отклоненію разрешенія постройки магистрали, обслуживающей столь большой районъ, и на благосостояніе котораго она будетъ имѣть рѣшающее значеніе,—значительная часть ущерба, наносимаго казеннымъ дорогамъ отъ уменьшенія ихъ выручки, возмѣщается устраниеніемъ необходимости въ усиленіи тѣхъ именно дорогъ, кои будутъ разгружены Донецко-Балтійскою. Какъ видно изъ прилагаемой таблицы № 4, на усиленіе лишь двухъ изъ этихъ линій, Либаво-Роменской и Риго-Орловской, требуется, по опредѣленію междувѣдомственного совѣщенія 1907 года и порайонныхъ комитетовъ, 24.359.875 руб., т.-е. такая сумма, которая равняется около 30% всей строительной стоимости Донецко-Балтійской дороги. Если же принять во вниманіе, что испрашиваемый кредитъ приноровленъ къ потребностямъ движения въ 1912 году, а Донецко-Балтійскую дорогу предположено открыть къ 1915-му, то исчисленный кредитъ долженъ быть еще больше увеличенъ, но, вѣдь, въ подобныхъ случаяхъ слѣдуетъ предвидѣть назрѣвающія нужды не только ближайшаго времени, а нѣсколько дальше съ извѣстнымъ запасомъ. Если взять для примѣра Либаво-Роменскую дорогу, находящуюся въ аналогичныхъ съ Донецко-Балтійской экономическихъ условіяхъ то ея грузовая работа на версту, за послѣдніе десять лѣтъ, выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Тысячи пудовъ.

1897 . . .	37.207
1898 . . .	40.007
1899 . . .	44.363
1900 . . .	51.055
1901 . . .	48.150
1902 . . .	52.408
1903 . . .	53.175
1904 . . .	54.803
1905 . . .	50.711
1906 . . .	50.621

Изъ этихъ цифръ видно, что уже въ 1904 году интенсивность движения увеличилась противъ 1897 на 48% и даже революція и неурожай

1905 и 1906 года не могли сдвинуть таковую обратно ниже 50.000 пуд. на версту. Нѣтъ никакого основанія сомнѣваться въ томъ, что, если Донецко-Балтійская и сниметъ часть грузовъ съ казенныхъ дорогъ, то не пройдетъ и 10 лѣтъ, какъ норма вновь пополнится и край будетъ имѣть новую магистраль.

Таблица № 4.

### ВѢДОМОСТЬ

работъ по усиленію **Либаво-Роменской и Риго Орловской** желѣзныхъ дорогъ къ 1912 году, которая окажутся излишними съ сооруженіемъ **Донецко-Балтійской** желѣзной дороги.

(По материаламъ II Съѣзда при Центральномъ Комитетѣ по регулированію массовыхъ перевозокъ).

#### По Либаво-Роменской жел. дор.

##### I. Вторые пути:

Гомель—Бахмачъ . . . . .	553.000 руб.
Междувѣдомственнымъ Совѣщаніемъ	
1907 г. сверхъ этого исчислено:	
Радзивилишки—Кошедары . . . . .	2.183.000 руб.
Ново-Вилейскъ—Минскъ . . . . .	3.460.000 "
Минскъ—Жлобинъ . . . . .	4.020.000 "
Жлобинъ—Гомель . . . . .	1.619.090 "
Итого . . . . .	11.282.000 руб.

##### II. Устройство дополнительныхъ разъѣздовъ . . . . .

202.500 "

##### III. Развитіе станцій:

Бахмачъ . . . . .	1.400.000 "
Прочія станціи, работа коихъ будетъ облегчена	
Донецко-Балтійск. ж. д. . . . .	2.110.925 "
Итого по Либаво-Роменской дор. . . . .	4.266.425 руб.

А вмѣстѣ съ потребными на вторые пути, по исчисленію Междувѣдомственн. Совѣщанія . 11.282.000 "

15.548.425 руб.

#### По Риго-Орловской жел. дор.

##### I. Вторые пути:

Брянскъ—Смоленскъ . . . . .	7.500.000 руб.
-----------------------------	----------------

##### II. Дополнительные разъѣзы . . . . .

275.900 "

##### III. Развитіе станцій:

Брянскъ . . . . .	600.000 "
Прочія станціи . . . . .	435.550 "

Итого по Риго-Орловск. дор. . . . . 8.811.450 руб.

Всего по объемъ дорогамъ . . . . . 24.359.875 руб.

Что касается частной Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. если она и потеряетъ, то, во всякомъ случаѣ, не болѣе того, что ей даетъ Сѣверо-Донецкая, сооруженіе которой никогда не входило въ расчеты Об-ва Моск.-Кіево-Ворон. дороги, такъ какъ, спрямляя линію Москва—Кіевъ, означенное Об-во этимъ же само обрекло на бездѣйствіе линію Льговъ-Брянскъ и мысль о сооруженіи Сѣверо-Донецкой дороги является лишь слѣдствіемъ этого факта, какъ видно изъ упомянутаго въ началѣ этой записки доклада Съѣзду горнопромышленниковъ Е. А. Могиленского, сдѣланаго въ 1904 году, послѣ приступа уже къ постройкѣ линіи Конотопъ—Навля.

Для определения расходов эксплоатации следует разделять таковые на зависящие и независящие от движения. При среднем въезде въ 15.000 пудовъ и при общемъ количествѣ пудоверстъ въ 65.443.200.000 получаемъ поездо-верстъ 4.362.880. Пассажирскими поездами, считая двѣ пары въ сутки, будетъ пройдено  $4 \times 365 \times 999 = 1.458.540$  поездо-верстъ. Къ этому, осторожности ради, добавимъ 10% на факультативъ т. е. 582.142. Всего же поездо-верстъ получается 6.403.562. Принимая среднюю норму расходовъ, зависящихъ отъ движения, въ 90 копѣекъ съ поездоверсты получаемъ общую сумму этой категории расходовъ:  $6.403.562 \times 90 = 5.763.206$  руб.

Расходы, независящие отъ движения, могутъ быть определены въ 3600 рублей на версту, что дастъ:  $3600 \times 999 = 3.596.400$  рублей.

Всего же расходовъ эксплоатации будетъ 9.359.606 рублей.

Строительный капиталъ, по произведеннымъ техническимъ изысканіямъ, составляетъ 86.625.607 рублей. Сюда следуетъ прибавить стоимость Свѣнцянского подъездного пути, за вычетомъ изъ таковой 5.500 рублей съ версты продажной цѣнности земли и инвентаря, вслѣдствіе чего строительный капиталъ увеличится на 3.791.590 рублей, достигнувъ суммы въ 90.417.197 рублей действительныхъ, при чмъ въ этой суммѣ не значится непогашенныхъ реализованныхъ 5% облигаций означенаго подъездного пути на 2.997.900 рублей нарицательныхъ, каковыя должны быть конвертированы въ 4½%-ныя гарантированныя облигации. Принимая отношеніе акціонернаго капитала въ размѣрѣ не менѣе  $\frac{1}{10}$  всего нарицательнаго строительнаго капитала, въ круглой цифрѣ 12.000.000 рублей, действительный облигационный капиталъ опредѣлится въ  $90.417.197 - 12.000.000 = 78.417.197$  рублей, изъ коего подлежитъ реализаціи  $78.417.197 - 2.997.900 = 75.419.297$  руб.

Считая, что облигациямъ будетъ присвоена 4½% правительственная гарантія, то на основаніи опыта реализаціи въ послѣднее время подобныхъ бумагъ, следуетъ оцѣнить потерю въ 20% нарицательной ихъ стоимости, а потому сумма нарицательнаго облигационнаго капитала, со включеніемъ уплаты 9% на весь строительный капиталъ за всѣ три года постройки, а равно потери въ размѣрѣ 10% при конверсіи 5%-ныхъ облигаций Свѣнцянского пути,—общая нарицательная сумма облигационнаго капитала опредѣляется:  $(75.419.297 \times 1,25 + 2.997.900 \times 1,1) \times 1,09 + 12.000.000 \times 0,09 = 107.433.300$  рублей.

Слѣдовательно, весь строительный капиталъ со включеніемъ стоимости Свѣнцянского подъездного пути съ расходами по реализаціи капитала и съ процентами на капиталъ за время постройки, выразится:

въ акціяхъ . . . . .	12.000.000	руб.
въ облигацияхъ . . . . .	107.433.300	руб.
Всего нарицательнаго капитала . . .	119.433.300	руб.

Окончательные финансовые результаты дороги выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ:

Расходы эксплоатации составляютъ 9.359.606 руб.; за вычетомъ этой суммы изъ валового дохода определеннаго по 1907 году, въ суммѣ 16.055.656 руб., остается чистаго дохода 6.696.050 руб., а по отчисленіи въ запасный капиталъ до 5% или 334.803 руб., получается остатокъ чистаго дохода  $6.696.050 - 334.803 = 6.361.247$  рублей.

Придерживаясь устава Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, этотъ остатокъ чистаго дохода дѣлится въ равной мѣрѣ на каждый рубль

акціонернаго и облигацийнаго капиталовъ пропорціонально симъ капиталамъ, а потому доля чистаго дохода падаетъ:

на акціонерный капиталъ:

$$12.000.000 : 119.433.300 \times 6.361.247 = 639.305 \text{ руб.}$$

на облигацийный капиталъ:

$$107.433.300 : 119.433.300 \times 6.361.247 = 5.721.942 \text{ руб.}$$

Вычитая изъ доли чистаго дохода, падающаго на облигациі, обязательный платежъ  $\frac{1}{100}$  и погашенія по облигациамъ, получаемъ остатокъ для причисленія къ долѣ акціонеровъ  $5.721.942 - 4.834.499 = 887.443$  р.

Такимъ образомъ на акціонерный капиталъ приходится чистой прибыли  $639.305 + 887.443 = 1.526.748$  руб., а съ причисленіемъ чистаго дохода отъ эксплоатациі 91 версты питательныхъ вѣтвей— $1.432 - 1252 = 180 \times 91 = 16\ 380$  руб., (согласно отчета за 1907 г.), чистая прибыль всего предпріятія Донецко-Балтійской желѣзной дороги выражается въ  $1.526.748 + 16\ 380 = 1.543.128$  руб., каковая сумма согласно тому какъ это будетъ установлено уставомъ распредѣлится:

- a) на погашеніе акцій,
  - б) въ дивидендъ акціонерамъ,
  - в) въ пользу Правленія и служащихъ, и
  - г) въ долевое участіе казны въ прибыляхъ.
-

## ОГЛАВЛЕНИЕ

приложеній къ запискѣ о сооруженіи ДОНЕЦКО-БАЛТИЙСКОЙ  
желѣзной дороги.

---

1. Вѣдомость станціонныхъ разстояній.
  2. Таблица транзитныхъ разстояній.
  3. Работа дороги по перевозкѣ грузовъ малой скорости по транзиту,  
отправлению, прибытию и мѣстному сообщенію.
  4. Сводная вѣдомость перевозокъ малой скорости и выручки, по от-  
дельнымъ транзитнымъ протяженіямъ.
  5. Транзитъ по группамъ номенклатуры.
  6. Транзитъ малой скорости по отдѣльнымъ транзитнымъ поясамъ,  
съ показаніемъ №№ группъ по номенклатурѣ, наименованія грузовъ,  
количества пудовъ и пудо-верстъ, средняго пробѣга, примѣненныхъ  
тарифовъ, пудоверстной ставки и выручки.
  7. Мѣстное сообщеніе, съ показаніемъ №№ группъ по номенклатурѣ,  
наименованія грузовъ, количества пудовъ и пудо-верстъ, средняго  
пробѣга, примѣненныхъ тарифовъ, пудоверстной ставки и выручки.
  8. Тоже по прибытию.
  9. Тоже по отправленію.
  10. Постанціонная таблица по перевозкѣ грузовъ малой скорости.
  11. Общія данныя о доходности по отдѣльнымъ статьямъ дороги.
  12. Вѣдомость загруженности отдѣльныхъ участковъ дороги.
  13. Схема желѣзныхъ дорогъ съ показаніемъ проектируемой **Донецко-**  
**Балтийской** желѣзной дороги.
-



# Вѣдомость

стационарныхъ разстояній Донецко-Балтійской желѣзной дороги.

	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.	Постанціонныя разстоянія.	Разстоянія отъ ст. Льговъ.
1	Ст. Льговъ . . . . .	—	—
2	Рзд. Фитижъ . . . . .	10,75	10,75
3	Ст. Сеймъ . . . . .	9,85	20,60
4	Рзд. Мухина . . . . .	6,30	26,90
5	Рзд. Гонча . . . . .	6,50	33,40
6	Рзд. Злобино . . . . .	8,40	41,80
7	Ст. Гламаздино . . . . .	9,40	51,20
8	Рзд. Вѣть . . . . .	7,20	58,40
9	Рзд. Самофаловка . . . . .	7,05	65,45
10	Рзд. Сѣнное . . . . .	6,55	72,00
11	Ст. Сѣвскъ . . . . .	8,30	80,30
12	Рзд. Чамлыжъ . . . . .	8,80	89,10
13	Ст. Добрунь . . . . .	7,70	96,80
14	Рзд. Нѣгино . . . . .	8,50	105,30
15	Ст. Суземка II. . . . .	9,50	114,80
16	Рзд. Ямное . . . . .	8,60	123,40
17	Ст. Непарень . . . . .	8,70	132,10
18	Рзд. Охота . . . . .	7,20	139,30
19	Ст. Трубчевскъ . . . . .	7,90	147,20
20	Рзд. Аладино . . . . .	8,30	155,50
21	Рзд. Груздовцы . . . . .	9,70	165,20
22	Рзд. Валуецъ . . . . .	10,05	175,25
23	Рзд. Юрковцы . . . . .	8,55	183,80
24	Ст. Бакланъ . . . . .	9,90	193,70
25	Рзд. Вранцы . . . . .	8,50	202,20
26	Ст. Разсуха II. . . . .	11,80	214,00
27	Рзд. Павлока . . . . .	6,90	220,90
28	Ст. Писаревка . . . . .	7,20	228,10
29	Рзд. Ельня . . . . .	7,30	235,40
30	Рзд. Заполье . . . . .	8,60	244,00
31	Ст. Суражъ . . . . .	9,00	253,00

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.	Постанціонна рзстоянія.	Разстоянія отъ ст. Льговъ.
32	Рзд. Душатинъ . . . . .	8,40	261,40
33	Ст. Баронекъ . . . . .	8,80	270,20
34	Рзд. Боровая . . . . .	7,20	277,40
35	Рзд. Паньки . . . . .	6,20	283,60
36	Ст. Саматовичи . . . . .	7,90	291,50
37	Рзд. Провиденція . . . . .	7,50	299,00
38	Рзд. Кокойскъ . . . . .	8,70	307,70
39	Ст. Горезно . . . . .	8,40	316,10
40	Рзд. Дубровка . . . . .	8,00	324,10
41	Рзд. Сожъ . . . . .	6,30	330,40
42	Ст. Чериковъ. . . . .	8,60	339,00
43	Рзд. Долгое . . . . .	7,75	345,75
44	Рзд. Теляши . . . . .	8,20	353,95
45	Ст. Проня . . . . .	5,60	360,55
46	Рзд. Припадъ . . . . .	8,05	368,60
47	Ст. Реста . . . . .	11,30	379,90
48	Рзд. Хотетово . . . . .	9,10	387,00
49	Ст. Дары . . . . .	11,40	398,40
50	Рзд. Днѣпръ . . . . .	7,60	405,00
51	Ст. Могилевъ . . . . .	8,80	413,80
52	Рзд. Ильинцы . . . . .	8,20	422,00
53	Рзд. Браковъ . . . . .	7,60	429,60
54	Ст. Новоселки . . . . .	7,50	437,10
55	Рзд. Головчинъ . . . . .	7,10	444,20
56	Ст. Тетеринъ . . . . .	9,70	455,90
57	Рзд. Зеленки . . . . .	9,45	463,35
58	Ст. Круча . . . . .	10,10	473,45
59	Рзд. Залазіе . . . . .	7,55	481,00
60	Ст. Бартоломей . . . . .	10,00	491,00
61	Рзд. Панское . . . . .	7,30	498,30
62	Рзд. Грушка . . . . .	7,70	506,00
63	Ст. Холопеничи . . . . .	8,00	514,00
64	Рзд. Шопа . . . . .	10,70	524,70
65	Рзд. Опча . . . . .	5,70	530,40
66	Ст. Жортай . . . . .	10,60	541,00
67	Рзд. Великая Рѣка . . . . .	11,80	552,80

**НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.**

Постанціонныя  
разстоянія.

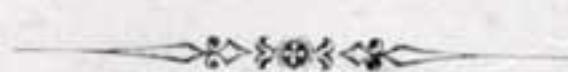
Разстоянія  
отъ ст. Льговъ.

68	Рзд. Крайцы . . . . .	10,50	563,30
69	Ст. Ускремъ . . . . .	9,00	572,30
70	Рзд. Булгакъ . . . . .	8,70	581,00
71	Рзд. Юхновцы . . . . .	5,55	586,55
72	Рзд. Осова . . . . .	9,95	596,50
73	Ст. Парафіаново II. . . . .	11,40	607,90
74	Рзд. Ситцо . . . . .	7,50	615,40
75	Рзд. Гвозды . . . . .	6,00	621,40
76	Ст. Осинники . . . . .	8,00	629,40
77	Рзд. Таки . . . . .	8,40	637,80
78	Ст. Лучай . . . . .	6,60	644,40
79	Рзд. Курцевочи . . . . .	8,50	652,90
80	Ст. Поставы . . . . .	8,13	661,03
81	Рзд. А. . . . .	7,00	668,03
82	Ст. Годуцишки . . . . .	8,92	676,95
83	Рзд. В. . . . .	6,39	683,34
84	Рзд. Бочекники . . . . .	4,20	687,54
85	Рзд. С. . . . .	8,30	695,84
86	Ст. Гор. Свѣнцяны . . . . .	6,95	702,79
87	Рзд. Д. . . . .	6,85	709,64
88	Ст. Новосвѣнцяны . . . . .	5,20	714,84
89	Разъездъ № 1. . . . .	4,40	719,24
90	Рзд. Калтыпяны . . . . .	6,00	725,24
91	Рзд. Кевнелишки . . . . .	8,60	733,84
92	Ст. Сылгудышки . . . . .	6,35	740,19
93	Рзд. Кукуцишки . . . . .	7,35	747,54
94	Разъездъ № 2 . . . . .	7,70	755,24
95	Ст. Покольне . . . . .	8,20	763,44
96	Разъездъ № 3 . . . . .	8,60	772,04
97	Рзд. Пичаны . . . . .	8,68	780,72
98	Рзд. № 4 . . . . .	7,12	787,84
99	Ст. Оникшты . . . . .	6,35	794,19
100	Разъездъ № 5 . . . . .	6,69	800,88
101	Рзд. Трашкуны . . . . .	6,24	807,12
102	Ст. Ошока (Сурдеги) . . . . .	6,76	813,88
103	Рзд. Пелиши . . . . .	5,80	819,68

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦІЙ.	Постанціонная расстоянія.	Расстоянія отъ ст. Льговъ.
104	Ст. Субочъ . . . . .	7,65	827,33
105	Рзд. Усишки . . . . .	6,26	833,59
106	Разъездъ № 6 . . . . .	6,60	840,19
107	Ст. Пивеса . . . . .	7,35	847,54
108	Разъездъ № 7 . . . . .	6,65	854,19
109	Рзд. Гирсуды . . . . .	7,00	861,19
110	Ст. Дагелинъ . . . . .	7,80	868,99
111	Разъездъ № 8 . . . . .	8,10	877,09
112	Ст. Скарица . . . . .	8,00	885,09
113	Рзд. Груновишки . . . . .	9,40	894,49
114	Ст. Баускъ . . . . .	9,90	904,39
115	Разъездъ № 9 . . . . .	6,40	910,79
116	Ст. Берсгофъ . . . . .	5,40	916,19
117	Разъездъ № 10. . . . .	6,40	922,59
118	Ст. Гроссь-Эккау . . . . .	6,70	929,29
119	Разъездъ № 11. . . . .	4,55	933,84
120	Ст. Стиленскъ . . . . .	7,35	941,19
121	Рзд. Мюссе . . . . .	9,10	950,29
122	Ст. Торенсбергъ II. . . . .	9,05	959,34

## ВѢТВЬ на Поневѣжъ.

1	Ст. Ошока (Сурдеги) . . . . .	—	813,88
2	Ст. Рогувекъ . . . . .	8,50	825,68
3	Рзд. Тарушки . . . . .	7,90	833,58
4	Рзд. № 1. . . . .	5,50	839,08
5	Ст. Поневѣжъ . . . . .	6,40	845,48



Донецк-Балтийский железнодорожный

Транзитное расстояние

Nº 2

Р А Б О Т А  
ДОНЕЦКО-БАЛТИЙСКОЙ желѣзной дороги

по перевозкѣ грузовъ м а л о й скорости.

% отнoшeниe ко-  
П у д y . всему.

По транзиту . . . . .	97.222.800	63%
По отправлению . . . . .	27.825.000	18%
По прибытию . . . . .	20.475.000	13%
Въ местномъ сообщеніи . . . . .	8.525.000	6%
<hr/>		
И т о г о . . . . .	154.047.800	

