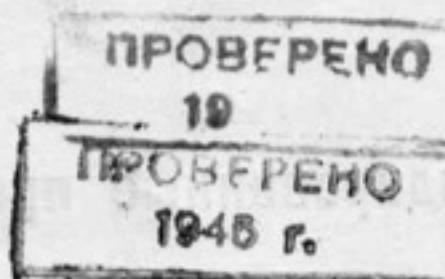


2-е ф. №.



# Журналъ

Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи электрическихъ желѣзныхъ дорогъ въ окрестностяхъ гор. Варшавы.

385/01

Засѣданія 12 и 16 февраля 1913 года.

Предсѣдательствовалъ:

Вице-Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ д. ст. сов. Старынкевичъ.

Присутствовали: а) Члены Комиссіи:

Отъ Министерства Путей Сообщенія . . . . .

{ тайн. сов. Ястржембский.  
д. ст. сов. Сенявинъ.  
д. ст. сов. Червинскій.

" Министерства Внутреннихъ Дѣлъ . . . . .

{ д. ст. сов. Вишняковъ<sup>1)</sup>.  
надв. сов. Виноградовъ<sup>1)</sup>.  
надв. сов. Меморскій.

Военнаго Министерства . . . . .

ген.-м. Ронжинъ.

Министерства Императорского Двора и Удѣловъ.

въ званіи Камергера Высочайшаго Двѣра д. с. с. Панчулидзевъ.

" Министерства Торговли и Промышленности . . . . .

{ д. ст. сов. Варзаръ.  
д. ст. сов. Ивановъ<sup>2)</sup>.  
ст. сов. Бѣлелюбскій.

" Главнаго Управлія Землеустройства и Земледѣлія . . . . .

д. ст. сов. Котляровъ<sup>2)</sup>.

" Государственного Контроля . . . . .

{ д. ст. сов. Кущинниковъ.  
ст. сов. Девіенъ.

" Министерства Финансовъ . . . . .

{ д. ст. сов. Загорскій.  
д. ст. сов. Оппенгеймъ.

<sup>1)</sup> Въ засѣданіи 16 февраля не присутствовалъ.

<sup>2)</sup> " " " 12 " "

Топографічна  
карточка

**б) командированные представители:**

Отъ Управления желѣзныхъ дорогъ . . . . . надв. сов. *П. П. Дмитренко.*  
Отъ Городового Магистрата г. Варшавы . . . . .  
Президентъ г. Варшавы въ  
званиі Камергера Высочай-  
шаго Двора д. ст. сов. *А. А.  
Миллеръ*<sup>1</sup>).  
Отъ Варшавскаго Товарищества для устройства постоян-  
ныхъ квартиръ . . . . . *Л. Г. Грендышинский.*

**в) предприниматели и ихъ представители:**

*M. И. Спокорный*, инж. пут. сообщ. *Л. Г. Дикманъ*, *К. П. Лазаревъ*, *Р. И. Подосый*,  
инж. пут. сообщ. *С. Л. Калинский*, инж.-техн. *В. Ф. Герличъ* и представители  
Правленія Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей: членъ Правленія  
*Г. И. Свѣнницкій*, директоръ распорядитель *В. И. Поплавскій* и инж. электротехн. *Ф. И.  
Арлитевичъ*.

Дѣлопроизводитель Коммиссіи *Друри.*

<sup>1</sup>) Въ засѣданіи 16 февраля не присутствовалъ.

## Изложение дела.

Въ ноябрѣ 1911 года инженерами В. Ф. Герличемъ и С. Л. Калинскимъ возбуждено ходатайство о разрѣшении имъ постройки и эксплоатации электрическихъ желѣзныхъ дорогъ общаго пользованія съ метровой колеей: а) отъ г. Варшавы вдоль Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги черезъ г. Гродзискъ до м. Жирардова, протяженіемъ около 43,5 верстъ, б) отъ Варшавы вдоль Варшаво-Калишской жел. дороги до м. Блоне, протяженіемъ около 23,7 версты и в) отъ Варшавы черезъ м. Рашинъ, Тарчинъ и до г. Гроецъ, протяженіемъ около 33 верстъ. Всѣ линіи проектированы однопутными за исключеніемъ участка Варшава-Гродзискъ, который проектированъ съ двойной колеей. Черезъ мѣсяцъ послѣ поступленія изложенного ходатайства, т. е. въ декабрѣ того же года ст. сов. Камергеръ Высочайшаго Двора А. И. Вышнеградскій и М. И. Спокорный представили въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія составленные ими проекты двухъ электрическихъ желѣзнодорожныхъ линій, соединяющихся съ Варшавскою городскою трамвайною сѣтью и направляющихся: одна — вдоль Варшавско-Вѣнской жел. дороги до г. Гродзиска, протяженіемъ около 29 верстъ и вторая — вдоль Приислинской жел. дор. до г. Отвоцка, протяженіемъ около 22 верстъ.

Послѣ изложенныхъ ходатайствъ группы Герлича и Калинского и группы Вышнеградского и Спокорного въ Министерствахъ Финансовъ и Путей Сообщенія возбудило ходатайство Общество Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей о разрѣшениі сему Обществу сооруженія пяти электрическихъ желѣзнодорожныхъ линій и объ электрификаціи двухъ изъ принадлежащихъ Обществу путей. Изъ этихъ пяти линій въ новыхъ направленіяхъ намѣчены лишь двѣ линіи: Варшава - Млоцины (15 в.) и Варшава-Воломинъ (39 вер.) съ вѣтвями, которыя образуютъ круговую линію, проходящую отъ м. Эльснеровъ (на уч. Варшава-Воломинъ), чрезъ существующій мостъ на р. Вислѣ, м. м. Повонзки, Коло, Одоляны, Влохи и

до соединительной вѣтви Общества отъ станціи Варшава, Варшавско-Вѣнской жел. дороги, до ст. Мокотовъ, Гроецкаго под. пути. Прочія же три линіи (Варшава-Гродзискъ, Варшава-Блоне и Варшава-Рашинъ) являются лишь болѣе или менѣе близкими варіантами линій, намѣчаемыхъ двумя предшествующими группами. Кромѣ постройки указанныхъ новыхъ пяти линій въ выработанный Обществомъ планъ его строительства входитъ еще и электрификація: а) существующаго парового узкоколейнаго Виляновскаго подъѣзднаго пути и б) находящагося въ постройкѣ подъѣзднаго пути Варшава-Карчевъ.

Всѣ три группы предпринимателей ставятъ главною цѣлью своего строительства дать новые удобные пути для разселенія жителей г. Варшавы.

Гор. Варшава, являясь центромъ Привислинскаго края, сдѣлалася благодаря своему географическому положенію, а также цѣлому ряду экономическихъ причинъ, передаточнымъ пунктомъ между Западною Европою и Россіей. Благодаря этому населеніе г. Варшавы возрастає въ среднемъ около 2% въ годъ и, составляя 1 января 1908 г. 752.000 человѣкъ, а 1 января 1909 г. свыше 764.000 человѣкъ, достигло нынѣ съ ближайшими предмѣстіями около 1 миллиона жителей. При этомъ по густотѣ населенія г. Варшава стоитъ на первомъ мѣстѣ среди столичныхъ городовъ Европы, что усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

|                         | Общее<br>число<br>жителей. | На 1 квадр.<br>километръ. |
|-------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Лондонъ . . . . .       | 4.523.000                  | 14.800 <sup>1)</sup>      |
| Парижъ . . . . .        | 4.100.000                  | 8.700 <sup>1)</sup>       |
| Берлинъ . . . . .       | 3.460.000                  | 9 820 <sup>1)</sup>       |
| С.-Петербургъ . . . . . | 1.599.139                  | 15.086 <sup>2)</sup>      |
| Москва . . . . .        | 1.617.157                  | 8.970 <sup>3)</sup>       |
| Варшава . . . . .       | 1.000.000                  | 25.130                    |

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что густота населенія въ Варшавѣ превышаетъ густоту населенія въ Лондонѣ въ 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> раза, въ Берлинѣ въ 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> раза, въ Парижѣ и Москвѣ въ 3 раза и Петербургѣ въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> раза.

Отсюда ясно, какое важное значеніе для г. Варшавы имѣть вопросъ о созданіи условій, дающихъ возможность расширенія города и образованія пригородныхъ поселковъ для менѣе состоятельнаго населенія. Этому до послѣдняго времени препятствовала линія фортовъ, окружавшая г. Варшаву. Въ настоя-

<sup>1)</sup> Свѣдѣній заимствованы изъ „Verkehrstechnische Woche“, Іюль 1912 года.

<sup>2)</sup> По даннымъ переписи 15 декабря 1910 г.

<sup>3)</sup> По даннымъ переписи 6 марта 1912 г.

щее время, за упразднениемъ укрѣпленій г. Варшавы, это препятствіе устранено, но для полнаго разрѣшенія поставленнаго вопроса необходимо созданіе удобныхъ способовъ сообщенія г. Варшавы съ его окрестностями. Въ этомъ отношеніи потребности жителей удовлетворены весьма слабо. Такъ, шесть магистральныx желѣзнодорожныхъ линій, расходящихся по радиусамъ изъ Варшавы и въ настоящее время перегруженныхъ пассажирскимъ движеніемъ, не могутъ разрѣшить этого вопроса по самой своей конструкціи, такъ какъ онъ не въ состояніи предоставить на короткихъ разстояніяхъ частыхъ остановокъ для пригородныхъ пассажировъ. Правда, кромѣ магистральныx линій, имѣются четыре подъѣздныхъ пути: Гроецкій, Виляновскій, Марковскій и Яблонна-Ваверскій. Пути эти расположены слѣдующимъ образомъ:

Марковскій под. путь (на правомъ берегу Вислы) направляется отъ предмѣстія Праги къ востоку;

Яблонна-Ваверскій под. путь (на правомъ берегу Вислы) направляется отъ предмѣстія Праги къ югу и съверу.

Виляновскій и Гроецкій под. пути (на лѣвомъ берегу Вислы) направляются отъ Мокотовской заставы г. Варшавы къ югу.

Между тѣмъ вся западная и притомъ наиболѣе населенная часть города по направленію къ западу совершенно лишена удобнаго сообщенія съ пригородными мѣстностями, которая вмѣстѣ съ тѣмъ представляютъ густо населенныя мѣстности, тяготѣющія къ Варшавѣ. Обстоятельства эти обратили на себя вниманіе предпринимателей и всѣ три группы намѣчаютъ линію отъ Варшавы на Гродзискъ, а одна группа (Герличъ и Калинскій) продолжаетъ ее до Жиардова. Вдоль линіи находится цѣлый рядъ населенныхъ пунктовъ (какъ-то: Прушковъ—около  $4\frac{1}{2}$  жителей, Гродзискъ—5 тыс. жителей) и рядъ пунктовъ съ развивающейся дачною жизнью (Браиловъ, Грудекъ, Милянувекъ и т. д.) и наконецъ (по одному проекту) линія достигаетъ Жиардова съ его громадною промышленностью и 30.000-нымъ населеніемъ.

Двѣ группы предпринимателей (Варшавское Общество под. путей и Герличъ и Калинскій) намѣтили линіи, соединяющія Варшаву съ м. Блоне, но при этомъ Варшавское Общество подъѣздныхъ желѣзныхъ путей трассируетъ линію черезъ рядъ населенныхъ пунктовъ, отдаленныхъ отъ Варшавско-Калишской жел. дорогой, вслѣдствіе чего линія получила длину около 30 верстъ. Другая же группа (Герличъ и Калинскій) намѣтила линію въ болѣе короткомъ направленіи (21 верста), обслуживая болѣе густое населеніе, расположенное вдоль Калишскаго шоссе, по обочинѣ коего проектируется проложить путь. Изъ прочихъ линій надлежитъ особо отмѣтить линіи Варшава-Рашинъ-Гройцы и Варшава-

Отвоцкъ. Первая изъ этихъ линій имѣеть цѣлью обслужить многочисленное населеніе вдоль, такъ называемаго, Краковскаго шоссе, а вторая — намѣчена предпринимателями (Вышнеградскимъ и Спокорнымъ) по изученіи пассажирскаго движенія между Варшавой и Отвоцкомъ по Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ ближайшею цѣлью развитія въ данной мѣстности дачной жизни.

Прочія проектируемыя въ окрестностяхъ Варшавы линіи (Варшава-Воломинъ и Варшава-Млоцины) расчи-таны главнымъ образомъ на устраиваемыя нынѣ въ ихъ раіонѣ образцовые дачные поселенія по образцу англійскихъ „garden city“. Такіе поселки намѣчены близь м. Зомбки по Воломинской линіи и близь м. Млоцины по Млоцинской. Послѣдній путь кромѣ того облегчитъ сношенія съ Варшавой прибывающими лѣтомъ въ лагери войскамъ, а также дасть возможность Варшавскимъ жителямъ съ большими удобствами посѣщать любимое лѣтомъ мѣсто прогулокъ — Млоцинскій лѣсъ.

Общество Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей включило въ свой планъ строительныхъ работъ электрификацію Виляновскаго и Карчевскаго подъѣздныхъ путей, въ виду возбужденія другими соискателями ходатайствъ о проведеніи электрическихъ желѣзныхъ дорогъ конкурирующихъ направленіяхъ, но при этомъ Правленіе Общества указываетъ, что по его убѣжденію необходимость электрификаціи этихъ линій и въ особенности Карчевской еще не наступила.

Относительно раіона, въ которомъ будутъ работать перечисленныя линіи, т. е. Варшавскаго уѣзда, предприниматели указываютъ, что по даннымъ центрального статистического Комитета <sup>1)</sup> количество населенія собственно названного уѣзда, безъ Варшавы, на 1906 г. было 242 тыс. душъ, что, при наблюдавшемся ежегодномъ приростѣ въ 0,92%, составить 254 тыс. душъ. Въ это количество входятъ только постоянные жители и не входятъ дачники, большинство которыхъ въ послѣднее время переходитъ въ категорію постоянно проживающихъ въ уѣздѣ. Согласно даннымъ, собраннымъ на мѣстѣ, населеніе второй категоріи въ уѣздѣ составляло около 64 т. душъ и такимъ образомъ общее населеніе выражается суммою 318 т. душъ, что при площади уѣзда 1317 кв. верстъ дасть около 240 душъ на 1 кв. версту. Не смотря на такое значительное населеніе, нельзя не имѣть въ виду, что въ раіонѣ проектируемыхъ линій плотность населеніе будетъ больше, такъ какъ населеніе сгруппи-

<sup>1)</sup> Выпуски XXVI и XXXIII.

ровывалось вдоль существующихъ шоссе и желѣзнодорожныхъ линій, т. е. по тѣмъ районамъ, по коимъ трассированы электрические пути.

Экономические и финансовые подсчеты, а равно и условія сооруженія рассматриваемыхъ путей были представлены всѣми тремя группами въ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія и представляются въ слѣдующемъ видѣ:

1. Предложеніе группы В. ѡ. Герлича и С. Д. Калинскаго, къ коимъ присоединились, въ качествѣ соучредителей проектируемаго Общества, К. К. Шейблерь, Э. Э. Гербстъ и А. Р Бидерманъ.

|  | Варшава-Жирафовъ.     | Варшава-Блоне. | Варшава-Гройцы. | Центральная электрическая станция. | ИТОГО.    |
|--|-----------------------|----------------|-----------------|------------------------------------|-----------|
| Протяженіе путей . . .                     | 43,5 в. <sup>1)</sup> | 23,7 в.        | 33 в.           | —                                  | 100,2 в.  |
| Строительн. стоимость . . .                | 2.854.217             | 1.121.120      | 1.345.221       | 909.552                            | 6.230.110 |
| Строительн. стоимость на 1 версту . . . .  | 38.310                | 47.305         | 40.763          | 9.032                              | 62.177    |
| Наричателный капиталъ . . . . .            | 3.736.000             | 1.464.000      | 1.760.000       | 1.192.000                          | 8.152.000 |
| Акціи ( $\frac{1}{8}$ ) . . . . .          | 467.000               | 183.000        | 220.000         | 149.000                            | 1.019.000 |
| 5%-% негарантиров. облигациі . . . . .     | 3.269.000             | 1.281.000      | 1.540.000       | 1.043.000                          | 7.133.000 |
| Валовой доходъ . . .                       | 655.200               | 223.200        | 511.200         | —                                  | 1.389.600 |
| Валовой доходъ на 1 версту . . . . .       | 15.062                | 9.417          | 15.795          | —                                  | 13.868    |
| Расходы эксплоатациі                       | 425.880               | 145.080        | 332.280         | —                                  | 903.240   |
| Чистый доходъ . . .                        | 229.320               | 78.120         | 178.920         | —                                  | 486.360   |
| Эксплоатационный коэффициентъ . . . . .    | 65%                   | 65%            | 65%             | —                                  | 65%       |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ (3%) .     | 6.879                 | 2.343          | 5.367           | —                                  | 14.589    |
| Ежегод. обяз. платежи по облигац. капиталу | 172.692               | 67.672         | 81.355          | 55.101                             | 376.820   |
| Чистая прибыль . . .                       | 49.742                | 8.105          | 92.198          | —                                  | 94.951    |

Предприниматели, примѣняя къ чистой прибыли въ суммѣ 94.951 р. проектируемое ими распределеніе чистой прибыли, получаютъ слѣдующіе результаты:

|   |           |
|---|-----------|
| Отчисленіе 8% на акціонерный капиталъ . . . . . | 81.520 р. |
| Остатокъ чистой прибыли . . . . .               | 13.428 "  |
| 50% доли участія казны . . . . .                | 6.714 "   |
| Остальные 50% въ пользу акціонеровъ . . . . .   | 6.714 "   |
| Всего причитается акціонерамъ . . . . .         | 88.234 "  |
| Размѣръ дивиденда на акціонерный капиталъ . .   | 8,8%      |

<sup>1)</sup> Въ томъ числѣ 31 верста двойного пути.

Общество предполагается образовать на слѣдующихъ главныхъ условіяхъ: срокъ концессіи—60 лѣтъ со дня открытія правильного движенія, срокъ выкупа—20 лѣтъ съ того же срока, срокъ постройки—три года. Право безвозмезднаго пользованія обочинами и обрѣзами шоссе и грунтовыхъ дорогъ. Изъ особыхъ условій надлежитъ отмѣтить, что весь акціонерный капиталъ вносится предпринимателями немедленно по утвержденіи устава Общества. Прочія условія должны быть согласованы съ послѣднеутвержденными уставами Обществъ электрическихъ желѣзныхъ дорогъ.

II. Предложеніе группы А. И. Вышнеградскаго и М. И. Спокорнаго.

|   | Варшава-<br>Гродзискъ. | Варшава-<br>Отвоцкъ. | ИТОГО.     |
|---|------------------------|----------------------|------------|
|   | Руб.                   | Руб.                 | Руб.       |
| Протяженіе линій (въ 2 пути) . . .  | 29,3 вер.              | 22 вер.              | 51,3 вер.  |
| Строительная стоимость . . . . .  | 4.940.000              | 4.160.000            | 9.100.000  |
| на версту . . . . .   | 168.000                | 189.090              | 177.388    |
| Наричательный капиталъ . . . . .  | 6.000.000              | 5.600.000            | 11 600.000 |
| Акцій ( $\frac{1}{4}$ ) . . . . .   | 1.500.000              | 1.400.000            | 2.900.000  |
| 5% негарант. облиг. (à 82) . . . .  | 4.500.000              | 4.200.000            | 8.700 000  |
| Валовой доходъ . . . . .  | 360.000                | 440 000              | 800.000    |
| на версту . . . . .   | 12.286                 | 20.000               | 15.586     |
| Всего расходовъ . . . . .   | 108.000                | 132.000              | 240 000    |
| Чистый доходъ . . . . .   | 252.000                | 308.000              | 560.000    |
| Эксплоатационный коэффиціентъ .   | 30%                    | 30%                  | 30%        |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ<br>(3%) . . . . .                             | 7.560                  | 9.240                | 16.800     |
| Ежегодные обязательные платежи<br>по облигационнымъ капита-<br>ламъ . . . . . | 229.500                | 214.200              | 443.700    |
| Чистая прибыль . . . . .  | 15.940                 | 84.560               | 100.500    |
| Размѣръ дивиденда. . . . .  | 1,06%                  | 6%                   | 3,4%       |

Предприниматели предполагаютъ образовать Общество на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: срокъ концессіи 60 лѣтъ, выкупа—25 лѣтъ, постройки—2 года. Тарифы—2 коп. съ пассажиро-версты. Учредителями испрашивается право пользованія шоссейными обочинами, а также право принудительного отчужденія потребныхъ для дороги земель.

III. Предложеніе Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей.

|   | Варшава-Гродненск.    | Варшава-Рашинъ.     | Варшава-Воломинъ.     | Варшава-Млодицны съ вѣтвью къ Эльснеру. | Варшава-Блоне, съ вѣтвями Коло-Влохи и Коло-Закрочимская. | ИТОГО.     |
|---|-----------------------|---------------------|-----------------------|---|---|------------|
| Протяженіе верстъ . . . . .   | 31,8 в. <sup>1)</sup> | 12 в. <sup>2)</sup> | 17,5 в. <sup>3)</sup> | Вѣтви. 8,7 в. + 6,7 в. <sup>4)</sup>    | Вѣтви. 29,8 в. + 10,2 в. <sup>5)</sup>                    | 116,7 в.   |
| Строительная стоимость . . .  | 3.838.100             | 612.081             | 1.349.600             | 1.007.600                               | 1.698.000   | 8.505.381  |
| Строительная стоимость на 1 версту . . . . .                          | 79 794                | 51.007              | 77.120                | 65.425                                  | 42.450  | 60.985     |
| Наричателный капиталъ весь въ 5% - ныхъ облигацийхъ (а 85%) . . . . . | 4.859.100             | 774.900             | 1.708.600             | 1.275.700                               | 2.149.700   | 10.768.000 |
| Валовой доходъ . . . . .  | 580.662               | 107.614             | 193.100               | 87.200                                  | 199.000   | 1.167.576  |
| "      на 1 версту . .  | 18.260                | 8.970               | 11.034                | 5.662                                   | 4.975   | 10.005     |
| Расходы по эксплоатации . .   | 281.680               | 38.275              | 82.687                | 38.000                                  | 100.800   | 541.442    |
| Чистый доходъ . . . . .   | 298.982               | 69.339              | 110.413               | 49.200                                  | 98.200  | 626.134    |
| Эксплоатационный коэффициентъ   | 48 %                  | 36 %                | 43 %                  | 45 %                                    | 50 %  | 45 %       |
| Отчисленіе въ пользу города .   | 19.984                | —                   | 7.847                 | 6.370                                   | 10.695  | 44.896     |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ (2%) . . . . .                        | 6.000                 | 1.386(2%)           | 2.208                 | 984                                     | 1.964   | 12.542     |
| Ежегодніе платежи по облигационному капиталу . . . . .                | 251.281               | 40.115              | 89.700                | 67.000                                  | 112.900   | 560.996    |
| Чистая прибыль (+) или убытокъ (-) . . . . .                          | + 21.717              | + 27.838            | + 10.658              | - 25.154                                | - 27.359  | + 7.700    |

Кромѣ постройки новыхъ линій Обществомъ предположена электрификація Виляновскаго и Карчевскаго путей, которая, по подсчетамъ Общества, дастъ слѣдующіе результаты самихъ этихъ путей и для всѣхъ линій, входящихъ въ планъ строительства Общества.

|  | Вилянов-<br>скій подъ-<br>ѣздной<br>пути. | Карчевской<br>подъѣзд-<br>ной путь. | Всего по новымъ<br>и двумъ пере-<br>устраиваемымъ<br>линіямъ. |
|--|---|-------------------------------------|---|
| Протяженіе верстъ . . . . .                            | 21,5<br>Руб.                              | 20<br>Руб.                          | 158,2<br>Руб.   |
| Строительная стоимость . .                             | 2.788.300                                 | 2.549.700                           | 13.843.381  |
| Наричателный капиталъ . .                              | 3.530.100                                 | 3.945.850 <sup>7)</sup>             | 18.243.950 <sup>8)</sup>                                      |
| Акцій. . . . .   | —   | 256.700                             | 256.700   |
| Облигаций. . . . .                                     | 3.530.100                                 | 3.689.150                           | 17.987.250  |
| Валовой доходъ . . . . .                               | 484.268                                   | 576.507                             | 2.228.351   |
| Расходы эксплоатации . . .                             | 228.700                                   | 226.800                             | 996.942   |
| Чистый доходъ . . . . .                                | 169.510 <sup>6)</sup>                     | 349.707                             | 1.145.351   |
| Отчисленіе въ пользу города<br>за городской участокъ . | 9.759                                     | 13.500                              | 68.155  |

<sup>1)</sup> Въ томъ числѣ 2,6 верстъ въ предѣлахъ города и 16,3 версты двойн.

<sup>2)</sup> " " " 2 " " предмѣстьяхъ 2 " "

<sup>3)</sup> " " " 2,7 " " предѣлахъ города.

<sup>4)</sup> " " " 3 " " " и 6,7 вѣтв. въ предмѣс.

<sup>5)</sup> " " " 3,1 " " " 4 версты двойного  
пути. Вѣтвей 10,2 в. въ предѣлахъ предмѣстій.

<sup>6)</sup> Изъ чистаго дохода исключены 86.058 р., причитающіеся по отчету 1911 г.  
на Вил. акц. кап., а потому чистый доходъ показанъ въ суммѣ (255.568—86.058=)  
169.510.

<sup>7)</sup> За прибавленіемъ капитала, реализованн. для постройки Ваверь-Карчевъ.

<sup>8)</sup> Расчетъ капитала сдѣланъ съ тѣмъ, чтобы какъ выпущенные Общество  
акціи на 2 410.400 р. нар., такъ и имѣющія быть выпущенными акціи  
на 73.000 р. н. составляли  $\frac{1}{8}$  всего нарицательнаго капитала.

|   | Вилянов-<br>ский подъ-<br>ездной<br>путь. | Карчевский<br>подъездной<br>путь. | Всего по новымъ<br>и двумъ пере-<br>устраиваемымъ<br>линиямъ. |
|---|---|-----------------------------------|---|
| Отчисленіе въ запасный ка-<br>питалъ . . . . .                            | 3.840                                     | 7.000                             | 22.907  |
| Ежегодные обязательные<br>платежи по облигацион-<br>нымъ капиталамъ . . . | 185.330                                   | 193.687                           | 940.013   |
| Чистая прибыль (+) или<br>убытокъ (-) . . . . .                           | - 29.419                                  | + 135.520                         | + 113.801   |
| Отчисленіе на акціонерный<br>капиталъ . . . . .                           | -   | 20.556                            | 20.536  |
| Остатокъ чистой прибыли .   | -   | 114.984                           | 93.265  |
| 50% доля участія казны . .  | -   | 57.492                            | 46.633  |
| 50% дополнительного диви-<br>дenda акціонерамъ . . .                      | -   | 57.492                            | 46.632  |
| Всего причитается на акцію.   | -   | 78.048                            | 67.168  |
| Размѣръ дивиденда . . . . .   | -   | -                                 | 2,7%  |

Постройку и переустройство всѣхъ перечислен-  
ныхъ линій Общество предполагаетъ осуществить не  
сразу, а постепенно и съ такимъ расчетомъ, чтобы  
движеніе на линіи Варшава - Гродзискъ и Варшава -  
Рашинъ могло бы быть открыто въ 1915 году, на  
линіи Варшава - Воломинъ въ 1917 году, Варшава -  
Млоцины въ 1918 году и на прочихъ линіяхъ — въ  
1920 году. Срокъ концессіи опредѣляется въ 60 лѣтъ,  
срокъ выкупа 20 лѣтъ. Сверхъ сего Общество хода-  
тайствуетъ о предоставлениіи ему права продажи из-  
бытка электрической энергіи и права принудитель-  
наго отчужденія потребныхъ для путей земель. Въ  
остальномъ постройку и эксплоатацію линій Общество  
предполагаетъ осуществить на условіяхъ Высо-  
чайше утвержденного 20 іюня 1911 года устава  
Общества.

По открытіи засѣданія Коммисіи, по предложе-  
нію Предсѣдательствующаго, дѣлопроизводствомъ были  
должены нижеслѣдующія данныя относительно ре-  
зультатовъ изслѣдованія предложеній предпринима-  
телей.

#### Докладъ дѣлопро- изводства.

Представленные предпринимателями подсчеты  
доходности трудно поддаются сравненію, въ виду  
пестроты положенныхъ въ ихъ основаніе методовъ  
подсчета. Такъ, одна группа (Герличъ и К°) прини-  
маеть въ разсчетъ тѣ заселенные пункты, которые  
лежать въ трехверстной полосѣ вдоль линіи, исходя  
при этомъ изъ предложеній, что 5% сего на-  
селенія будуть пользоваться ежедневно электриче-  
скимъ путемъ. Къ этому числу мѣстныхъ пассажи-  
ровъ прибавлено 1/7% городского населенія, исходя  
изъ предложенія, что каждымъ изъ семи подъ-  
ѣздныхъ путей прилегающихъ къ Варшавѣ, 1/7 часть  
населенія будетъ пользоваться путемъ. Тарифъ пред-  
положенъ въ 1,5 коп. съ пасс.-версты.

Другая группа (А. И. Вышнеградскій и М. И. Спокорный) исходитъ изъ предположенія, что на ихъ линіи перейдутъ всѣ пассажиры, показанные статистикой пассажирскихъ перевозокъ за 1909 годъ въ сообщеніи Варшавы со станціями на участкѣ до ст. Гродзискъ, Варшавско-Вѣнскай жел. дороги, и на участкѣ до ст. Отвоцкъ, Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, при этомъ тарифъ намѣченъ въ 2 коп. съ пассажиро-версты.

Наконецъ, третья группа исходитъ въ своихъ подсчетахъ главнымъ образомъ изъ свѣдѣній о среднемъ количествѣ населенія на одну квадратную версту, причемъ районъ линіи опредѣляется десятиверстной полосой вдоль линіи дороги. Тарифныя же ставки въ среднемъ намѣчаются въ 1,25 коп. съ пассажиро-версты.

Въ виду изложенного въ общихъ чертахъ разнообразія способовъ подсчета доходности проектируемыхъ линій дѣлопроизводство вынуждено было остановиться на примѣненіи единообразнаго метода ко всѣмъ проектамъ для сравнительной оцѣнки представленныхъ на усмотрѣніе Комиссіи 12-ти проектовъ.

Число пассажировъ было исчислено на основаніи слѣдующихъ данныхъ:

Для опредѣленія количества ожидаемыхъ перевозокъ—за неимѣніемъ другихъ надежныхъ указаний—представлялось наиболѣе цѣлесообразнымъ установить таковое путемъ сравненія проектируемой линіи съ существующими электрическими путями, находящимися въ условіяхъ, которыя бы подходили по возможности близко къ рассматриваемому случаю. За таковые можно, повидимому, признать линіи Лодзь—Згержъ и Лодзь—Пабіянице, принадлежащія къ сѣти электрическихъ линій Лодзинскаго узла.

Какъ тутъ, такъ и тамъ дѣло касается линій, соединяющихъ крупный торгово-промышленный центръ съ тяготѣющими къ нему промышленными пунктами, именно: тамъ—Лодзь со Згержемъ и Пабіяницами, здѣсь—Варшава съ Прушковомъ, Гродзискомъ и Жирардовымъ. Что же касается вообще густоты населенія, то она является одинаковой для обоихъ сравниваемыхъ районовъ, именно: по даннымъ Варшавскаго Статистического Комитета на 1 января 1906 г. численность жителей Лодзинскаго уѣзда было 516.842 душъ; за вычетомъ самой Лодзи—т. е. 329.056 человѣкъ, собственно въ уѣздѣ было 187,786 челов., что при площасти уѣзда въ 825,1 кв. вер. даетъ на 1 кв. вер. около 228 человѣкъ, а при годовомъ приростѣ въ 1%, на 1 января 1911 года,  $228 \times 1,05 = 240$  человѣкъ, т. е. ту же цифра, какая имѣется и для Варшавскаго уѣзда.

Наконецъ, если нѣкоторыя изъ проектируемыхъ линій должны проходить параллельно существующимъ магистралямъ, то точно также Лодзинскія линіи проходятъ параллельно желѣзной дорогѣ Варшава-Калишъ.

Имѣя въ виду вышеприведенные данныя, представляется допустимъ принять, что проектируемая линіи будутъ работать въ условіяхъ, аналогичныхъ тѣмъ, въ какихъ находятся нынѣ линіи Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіянице, въ виду чего количество поѣздокъ, приходящееся въ годъ на 1 жителя, опредѣленное на основаніи отчетовъ сихъ линій, можно будетъ положить съ нѣкоторою вѣроятностью въ основаніе расчетовъ, касающихся доходности проектируемой линіи. Искомое число поѣздокъ получается слѣдующимъ образомъ: — если принять за предѣлъ тяготѣнія къ линіи разстояніе въ 10 вер., то для каждой изъ двухъ линій, т. е. Лодзь-Згержъ и Лодзь-Пабіянице районъ получается въ видѣ сектора круга, описанного изъ центра (въ самой Лодзи) — радиусомъ  $R = 20$  вер., площадью: для линіи Лодзь-Згержъ — въ 220 кв. вер., а для линіи Лодзь-Пабіянице — 240 кв. вер.; если число жителей на 1 кв. вер. на 1 января 1911 года составляло 240 чел., то населеніе района было а) для линіи Лодзь-Згержъ  $= 220 \times 240 = 52.800$ , б) для линіи Лодзь-Пабіянице  $= 240 \times 240 = 57.600$  жит.

По отчету общества за 1911 г. перевезено по участку Лодзь-Згержъ 2.121.695 пассажировъ, что на 1 жителя даетъ около 40 поѣздокъ въ годъ, а по линіи Лодзь-Пабіянице 2.286.181, т. е. 39 поѣздокъ въ оба конца на 1 жителя. Отсюда получается, что на сто жителей число ежедневныхъ поѣздокъ въ одинъ конецъ составить  $(\frac{39 \times 100}{365 \times 2} =)$  кругло около пяти поѣздокъ.

Примѣння однако этотъ методъ къ Варшавѣ дѣлопроизводство считало болѣе осторожнымъ понизить этотъ процентъ до 3%, такъ какъ окрестности Варшавы менѣе развиты въ промышленномъ отношеніи, чѣмъ Згержъ или Пабіяницы и кромѣ того выводъ въ 5% основанъ на отчетѣ (1911 г.) послѣ нѣсколькихъ лѣтъ работы трамвая.

Районъ тяготѣнія былъ ограниченъ трехверстной полосой (1,5 версты по каждую сторону линіи), въ виду густоты Варшавской пригородной сѣти. Количество населенія было исчислено по отдѣльнымъ въ этой полосѣ лежащимъ населеннымъ пунктамъ, на основаніи имѣющихъ губернскихъ данныхъ<sup>1</sup>).

<sup>1</sup>) «Сборникъ населенныхъ мѣстъ Варшавской губерніи» изд. Варшавской Губернской Типографіи 1912 г.

Жители селеній группировались къ намѣченнымъ предпринимателями остановочнымъ пунктамъ, дабы опредѣлить предположительное протяженіе пробѣговъ пассажировъ.

Къ опредѣлявшемуся количеству тяготѣющаго къ станціи населенія для опредѣленія числа поѣздокъ примѣнялся указанный выше процентъ населенія, ежедневно пользующагося пригороднымъ трамваемъ, и опредѣлялось этимъ путемъ число поѣздокъ мѣстныхъ жителей и число пассажироверстъ для каждой отдельной вѣтки.

Кромѣ мѣстнаго населенія дѣлопроизводство приняло во вниманіе жителей г. Варшавы, исходя при этомъ изъ слѣдующихъ предположеній:

Опытъ пригородныхъ трамваевъ указываетъ, что 1% городскихъ жителей пользуется ежедневно указаннымъ сообщеніемъ. Такъ какъ для Варшавы уже существуетъ пять направлений подъѣздныхъ путей, и вновь проектируется пять направлений, т. е. въ общемъ 10 направлений, то на долю каждого изъ подъѣздныхъ путей, при предположеніи равномѣрнаго распределенія по нимъ пассажировъ, придется

$$\frac{1.000.000 \times 0,01 \times 360}{10} = 360.000$$

пассажировъ въ годъ.

Средній пробѣгъ принять примѣрно до половины каждой линіи.

Тарифъ для всѣхъ пассажирскихъ перевозокъ примѣненъ былъ 1,5 коп. съ пассажиро-версты немного выше того, который получается въ среднемъ для Лодзинскихъ под. путей, единственныхъ эксплуатируемыхъ пригородныхъ трамваевъ въ Россіи.

Что же касается расходовъ эксплоатациі и строительной стоимости вѣтвей, то и въ этомъ отношеніи среди представленныхъ проектовъ замѣчалось значительное различіе въ методахъ подсчета, а посему и значительная расходимость въ получаемыхъ результатахъ. Дѣлопроизводствомъ приняты были тѣ общія среднія нормы, кои примѣнялись для аналогичныхъ, разсмотрившихся Комиссіей, путей. Расходы, зависящіе отъ движенія, были исчислены въ размѣрѣ 18 к. за поѣздо-версту при числѣ сидячихъ мѣсть 80 въ поѣздѣ и при коэффиціентѣ заполненія въ 60%. Расходы, независящіе отъ движенія, взяты въ размѣрѣ 4.500 р. съ версты двухпутнаго протяженія пути и въ 3.000 руб. съ 1 версты однопутнаго пути. Строительная стоимость путей взята была также въ обычныхъ, среднихъ размѣрахъ, а именно 60.000 р. за версту однопутнаго протяженія дороги и въ 120.000 р. за версту двухпутнаго, включая стоимость всего электрическаго оборудования. При исчислениі нарицательныхъ капиталовъ срокъ постройки, срокъ концессіи и размѣръ отношенія акционернаго и облигационнаго капиталовъ приняты, согласно ходатайству о томъ

предпринимателей. Исчисленные на указанныхъ основахъ результаты эксплоатациі представляются въ слѣдующемъ видѣ:

I. По предложению Шейблера, Гербста, Бидермана, Герлича и Калинского:

|  | Варшава-<br>Жирардовъ | Варшава-<br>Блоне. | Варшава-<br>Гройцы. | ВСЕГО.       |
|--|-----------------------|--------------------|---------------------|--------------|
| Протяженіе дороги (верстъ) . . .               | 43,5<br>Р             | 23,7<br>у б        | 33<br>л             | 100,2<br>и.  |
| Стоимость сооруженія . . . . .                 | 4.247.000             | 1 422.000          | 1.980.000           | 7.872.000    |
| Акцій ( $\frac{1}{8}$ ) . . . . .              | 730.000н.             | 236.000н.          | 325.000 н.          | 1,281.000 н. |
| 5%-ныхъ негарантиров. облигаций. <sup>1)</sup> | 5.120.000             | 1.624.000          | 2.275.000           | 9.019.000    |
| Весь нарицат. капиталъ . . . . .               | 5.850.000             | 1.860.000          | 2.600.000           | 10,310.000   |
| Валовой доходъ . . . . .                       | 846 000               | 182.520            | 445.620             | 1.474.140    |
| На 1 версту . . . . .                          | 19.400                | 7.700              | 13.500              | 14.700       |
| Расходы эксплоатациі . . . . .                 | 380.400               | 120.124            | 195.422             | 695.946      |
| Эксплоатационный коэффиціентъ .                | 45 %                  | 65 %               | 56 %                | 47 %         |
| Чистый доходъ . . . . .                        | 465.600               | 62.326             | 250.258             | 778.184      |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ                | 13.950                | 1.869              | 7.507               | 23.326       |
| Ежегодные обязательные платежи                 | 270.489               | 85.795             | 120.188             | 476.472      |
| Прибыль (+) или убытокъ (-) . .                | + 181.161             | — 25.268           | + 122.563           | + 278.456    |
| Отчисленіе 8% на акц. капиталъ .               | 58.400                | —                  | 26.000              | 84.400       |
| Остатокъ . . . . .                             | 122.761               | —                  | 96.563              | 219.324      |
| $\frac{1}{2}$ остатка въ пользу казны . . .    | 61.380                | —                  | 48.281              | 109.661      |
| $\frac{1}{2}$ " " " акціонеровъ                | 61.380                | —                  | 48.281              | 109.661      |

II. По предложению А. И. Вышнеградского и М. И. Спокорнаго.

|   | Варшава-<br>Гродзискъ | Варшава-<br>Отвоцъ | ВСЕГО.        |
|---|-----------------------|--------------------|---------------|
| Протяженіе дороги (двойной колеи)       |                       |                    |               |
| верстъ . . . . .                        | 29,3                  | 22                 | 51.3          |
| Стоимость сооруженія . . . . .          | 3.480.000р.           | 2.640.000р.        | 6.120.000р.   |
| Наричательный капиталъ . . . . .        | 4.288.000р.н.         | 3.240.000р.н.      | 7.520.000р.н. |
| Въ томъ числѣ:                          |                       |                    |               |
| акціонерный ( $\frac{1}{4}$ ) . . . . . | 1.320.000             | 810.000            | 2.130.000     |
| облигационный (à 82%) . . . .           | 3.960.000             | 2.430.000          | 6.390.000     |
| Валовой доходъ . . . . .                | 375.163               | 149.599            | 524.762       |
| На 1 версту . . . . .                   | 13.000                | 6.800              | 10.290        |
| Расходы эксплоатациі . . . . .          | 213.579               | 142.103            | 355.682       |
| Эксплоатационный коэффиціентъ .         | 56 %                  | 94 %               | 66 %          |
| Чистый доходъ . . . . .                 | 161.584               | 7.496              | 169.080       |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ.        | 3.231                 | 145                | 3.376         |
| Обязательные платежи . . . . .          | 209.206               | 128.376            | 337.582       |
| Всего отчисленій . . . . .              | 212.437               | 128.521            | 340.958       |
| Убытокъ . . . . .                       | 50.853                | 121.025            | 171.878       |

III. По предложению Общества Варшавскихъ подъ-  
ѣздныхъ путей.

<sup>1)</sup> По курсу 82 за 100.

|  | Варшава-Гродзискъ.    | Варшава-Рашинъ.     | Варшава-Воломинъ.     | Варшава-Млоцины, съ вѣтвями. | Варшава-Блоне.        | ИТОГО.       |
|--|-----------------------|---------------------|-----------------------|------------------------------|-----------------------|--------------|
| Протяженіе дороги . . . . .                  | 29,2 в. <sup>1)</sup> | 10 в. <sup>1)</sup> | 14,8 в. <sup>1)</sup> | 12,4 в. <sup>1)</sup>        | 26,7 в. <sup>1)</sup> | 93,1 в. Руб. |
| Стоимость сооруженія . . . . .               | 2.574.000             | 600.000             | 888.000               | 744.000                      | 1.656.000             | 6.462.000    |
| Наричат. капит. въ 5%-ныхъ облигац. . . . .  | 3.372.000             | 786.000             | 1.163.300             | 974.640                      | 2.171.800             | 8.467.740    |
| Валовой доходъ . . . . .                     | 370.320               | 65.183              | 193.100               | 87.200                       | 155.369               | 871.172      |
| На 1 версту . . . . .                        | 12.900                | 6.500               | 13.000                | 7.000                        | 5.900                 | 9.400        |
| Всего расходовъ . . . . .                    | 157.895               | 33.207              | 100.913               | 45.920                       | 91.815                | 429.750      |
| Эксплоатаціон. коэффиціентъ .                | 42,9%                 | 50,3%               | 52,4%                 | 53%                          | 59 %                  | —            |
| Чистый доходъ . . . . .                      | 212.425               | 31.976              | 92.187                | 41.280                       | 63.534                | 441.422      |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ 2% . . . . . | 4.248                 | 638                 | 1.843                 | 825                          | 1.271                 | 8.825        |
| Обязательные платежи . . . .                 | 178.042               | 41.500              | 61.422                | 51.461                       | 114.671               | 447.096      |
| Всего отчисленія . . . . .                   | 182.290               | 42.138              | 63.265                | 52.286                       | 115.942               | 455.921      |
| Чистая прибыль (+) или убытокъ (-) . . . . . | + 30.135              | — 10.162            | + 28.922              | — 11.006                     | — 52.408              | — 14.519     |

Сверхъ перечисленныхъ ходатайствъ доложено было ходатайство подполковника Лэмпицкаго и инж. Довконта о сооруженіи двѣнадцати-верстной трамвайной линіи съ электробензомоторными двигателями отъ г. Варшавы до дер. Ломянки.

Наконецъ, доложено было поступившее въ день разсмотрѣнія изложенныхъ ходатайствъ, представленное Министру Финансовъ, прошеніе графа Адама Роникара о проведеніи электрическаго трамвая по направленію Варшава-Зомбки-Воломинъ (ст. СПБ.-Варш. ж. д.), протяженіемъ около 14 верстъ.

До внесенія на разсмотрѣніе Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ проекты разматриваемыхъ линій были препровождены на заключеніе Варшавскаго Генераль-Губернатора, причемъ Генераль-Адъютантъ Скалонъ увѣдомилъ Министра Финансовъ, что съ его стороны не встрѣчается препятствій къ осуществленію намѣченныхъ дорогъ. Что же касается заключенія Военнаго вѣдомства, то таковое имѣется лишь по проектамъ Герлича и К° и Вышнеградскаго и Спокорнаго, по предложенію же Варшавскаго Общества подъѣздныхъ путей, въ виду поздняго поступленія такового, заключенія не имѣется.

Вслѣдствіе сего, прежде чѣмъ выслушать дополнительныя заявленія предпринимателей и остановливаться на разсмотрѣніи доходности проектируемыхъ линій и на оцѣнкѣ цѣлесообразности трассы сихъ линій, Предсѣдательствующимъ было предложено вы-

<sup>1)</sup> Безъ участковъ, намѣченныхъ въ предѣлахъ города.

слушать заключение по проекту общества Варшавскихъ под. путей члена Комиссии отъ Военного вѣдомства Генералъ-Майора Ронжина, которымъ вслѣдствіе сего былъ доложенъ нижеслѣдующій взглядъ представляемаго имъ вѣдомства на намѣченную Обществомъ Варшавскихъ подъѣздныхъ путей рельсовую сѣть въ окрестностяхъ Варшавы.

Не встрѣчая возраженій противъ линій „радіальныхъ“, т. е. направляющихся по радиусамъ отъ Варшавы на Блоне, Гродзискъ, Рашинъ и т. д., Военное вѣдомство затруднялось бы дать столь же категорическое заключеніе относительно вѣтвей, образующихъ круговую, почти кольцевую рельсовую линію, а именно относительно участка, огибающаго Варшаву съ запада и съвера, т. е. отъ ст. Влохи, черезъ Коло, Повонзки, Закрочимскую и до Эльснерова, причемъ въ частности Военное вѣдомство находитъ совершенно недопустимымъ сооруженіе рельсовыхъ путей въ районѣ, непосредственно прилегающемъ къ Варшавской цитадели, а также продолженіе линіи черезъ Вислу на востокъ.

Такимъ образомъ изъ проекта Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ путей безусловно, по мнѣнію Военного вѣдомства, должны быть исключены: часть вѣтви, пролегающей близъ Варшавы въ предѣлахъ сектора, ограничивающего съ запада примѣрной линіей Варшаво-Лешно, а съ востока Варшаво-Эльснеровъ, а также головная часть вѣтви на Млоцины. Относительно же остальной части круговой линіи генералъ-майоръ Ронжинъ, въ виду отсутствія детальнаго проекта, затруднился бы дать болѣе опредѣленное заключеніе. Что касается прочихъ, подлежащихъ разсмотрѣнію въ настоящемъ засѣданіи, путей, о генералъ-майоръ Ронжинъ, не усматривая препятствій къ ихъ осуществленію, отмѣтилъ, лишь, что съ точки зрѣнія представляемаго имъ вѣдомства при сооруженіи ихъ желательно было бы примѣнить нормальную колею въ 1,525 метра.

Освѣтивъ такимъ образомъ вопросъ съ точекъ зреянія Главнаго Начальника Края и Военного вѣдомства, Предсѣдательствующій обратился къ присутствовавшему въ Комиссии президенту г. Варшавы д. ст. сов. А. А. Миллеру съ просьбой сообщить взглядъ Магистрата названного города на проекты, столь близко соприкасающіеся съ интересами города и его населенія, тѣмъ болѣе, что по нѣкоторымъ проектамъ намѣчено не только соединеніе съ сѣстью городскихъ трамваевъ, но и постройка самостоятельныхъ участковъ въ предѣлахъ самого города.

Вслѣдствіе сего Президентъ г. Варшавы заявилъ, что хотя магистратъ, за краткостью времени, не успѣлъ войти въ детальное обсужденіе проектовъ электрическихъ путей, тѣмъ не менѣе принципіаль-



ныхъ возраженій противъ постройки этихъ путей не встрѣчаетъ. Проведеніе однако пригородныхъ путей настолько затрагиваетъ самые жизненные интересы города, что казалось бы полезнымъ поставить нѣкоторя условія той изъ группъ предпринимателей, которой будетъ поручена постройка подъѣздныхъ путей. Условія эти вызываются тѣмъ обстоятельствомъ, что съ упраздненіемъ нѣкоторыхъ изъ расположенныхъ близъ Варшавы укрѣплений въ недалекомъ будущемъ можно предвидѣть значительный скачокъ въ расширеніи городской черты.

Всѣ трамвайныя линіи, пролегающія въ предѣлахъ города, должны принадлежать городу. Отсюда вытекаютъ слѣдующія условія: 1) всѣ пути должны начинаться лишь отъ городской черты и 2) съ измѣненіемъ таковой—всѣ оказавшіяся въ чертѣ города участки линій должны перейти въ собственность города Варшавы безвозмездно или по выкупу, въ зависимости отъ соглашенія, которое будетъ выработано между концессіонеромъ и городскимъ управлениемъ.

Вслѣдствіе предстоящаго въ недалекомъ будущемъ расширенія города и присоединенія пригородовъ, предстоитъ разбивка новыхъ и исправленіе существующихъ уже въ этой мѣстности улицъ. Въ цѣляхъ правильности этой работы и нормальной застройки необходимо, по мнѣнію магистрата, чтобы линіи желѣзныхъ дорогъ были построены по желательнымъ для города трассамъ, а потому необходимо, чтобы концессіонеры вошли въ соглашеніе съ городомъ о подходѣ путей, т. е. какъ о направленіи, такъ и о техническихъ условіяхъ соединенія путей въ предѣлахъ, примѣрно, шестиверстнаго разстоянія отъ центра города, считая за таковой центръ Евангелическую церковь. По этимъ же соображеніямъ магистратъ возражалъ бы въ настоящее время противъ проектируемыхъ Обществомъ Варшавскихъ подъѣздныхъ путей круговыхъ вѣтвей, какъ пролегающихъ въ предѣлахъ подлежащей переустройству будущей новой части города.

Наконецъ, въ виду могущаго послѣдовать перехода въ собственность города участковъ новыхъ путей, представлялось бы желательнымъ, чтобы новые линіи были съ широкой нормальной колеей въ 1.525 метра, т. е. той же, какая примѣнена на Варшавской городской сѣти. Это облегчитъ со временемъ соединеніе линій съ городскимъ трамваемъ. Не высказываясь за удовлетвореніе того или другого изъ представленныхъ ходатайствъ, камергеръ А. А. Миллеръ не могъ не указать на желательность устройства приваршавской сѣти электрическихъ подъѣздныхъ путей, какъ могучаго средства къ

оживленію удобныхъ для разселенія жителей дач-  
ныхъ раіоновъ.

**Дополнительные  
заявления пред-  
принимателей.**

Затѣмъ Предсѣдательствующимъ было предло-  
жено высказать дополнительные соображенія предста-  
вителямъ всѣхъ трехъ группъ предпринимателей о  
проектируемыхъ ими линіяхъ.

Въ виду сего инженеромъ путей сообщенія Герличемъ отъ имени представляемой имъ группы были высказаны слѣдующія соображенія:

Потребность въ сооруженіи подъѣздныхъ путей къ западу отъ Варшавы давно назрѣла, но вопросъ этотъ не получалъ до сего времени осуществленія, въ виду ряда преградъ, стоявшихъ ему на пути. Такъ, б. Общество Варшавско-Вѣнской жел. дороги, имѣя въ виду построить вдоль своей линіи трамвай для пригороднаго движенія, препятствовало отдѣльнымъ лицамъ осуществить таковое предпріятіе, а вмѣстѣ съ тѣмъ и само его не осуществило. Второй прегра-  
дой являлась, тянущаяся вдоль западной границы города линія фортовъ. Форты эти нынѣ срыты и эта преграда устранена и потому теперь является возможность обслужить электрическими трамваями тотъ раіонъ, который въ нихъ наиболѣе нуждается. Дѣло въ томъ, что городское переселеніе направляется къ западу, что видно по быстрой заселяемости пригородовъ въ этомъ направлениі, объясне-  
ніемъ чего можетъ служить то обстоятельство, что правый берегъ Вислы низмененъ и потому неудо-  
бенъ для заселенія. Въ виду указанного тяготѣнія населенія къ западу предприниматели и останови-  
лись на трехъ линіяхъ въ этомъ направлениі: двухъ — вдоль Варшавско-Вѣнской жел. дороги до Жирардова и вдоль Варшавско-Калишской жел. дороги и Калишскаго шоссе до Блоне, полагая, что едва ли такая трасса вдоль существующихъ дорогъ можетъ вызвать возраженія, такъ какъ электрическій трам-  
вай безъ грузового движенія, а съ однимъ только пассажирскимъ, не конкурентъ для магистральной линіи съ паровой тягой, а скорѣе помощникъ — при-  
нимающій на себя обязанности по перевозкѣ убыточ-  
ныхъ и стѣснительныхъ для магистралей пригород-  
ныхъ пассажировъ. Третья линія на протяженіи первыхъ 6 верстъ имѣеть общую трассу съ Жирар-  
довскою линіею и близъ колоніи Опачь отдѣляется, на-  
правляясь на Тарчинъ и Гройцы. По мнѣнию В. ѡ.  
Герлича все три линіи должны составлять одно не-  
раздѣльное цѣлое, такъ какъ только при этой ком-  
бинаціи линій обеспечивается наиболѣе выгодная ихъ  
эксплоатация: Варшавско-Жирардовская линія, получая  
каменный уголь на свою центральную станцію, будетъ  
передавать его въ формѣ электрической энергіи на  
сосѣднія линіи. Изложенное направлениѣ и такую  
комбинацію линій ему указалъ опытъ въ качествѣ

перваго строителя и директора-распорядителя, единственной пока въ Россіи пригородной электрической жел. дороги въ г. Лодзи.

Обращаясь къ условіямъ выполненія проекта, В. Ф. Герличъ остановился на вопросѣ о ширинѣ колеи. По сemu вопросу предприниматели отнюдь не встрѣчали бы затрудненій принять ту ширину, которую Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ признала бы болѣе цѣлесообразной. Ими была избрана метровая колея, какъ колея, удовлетворяющая, по ихъ мнѣнію, мѣстнымъ нуждамъ. Замѣна же узкой колеи широкою незначительно увеличиваетъ строительную стоимость линій—примѣрно на сумму около 4.000 руб. на версту и во всякомъ случаѣ стоимость широко-колейной дороги не выйдетъ за предѣлы поверхной стоимости въ 60 т. руб., принятой въ подсчетахъ дѣлопроизводства. Не подлежитъ сомнѣнію, что если бы со временемъ признано было желательнымъ установить безпересадочное сообщеніе съ центральными частями г. Варшавы, то примѣненіе широкой колеи являлось бы болѣе предпочтительнымъ, а потому В. Ф. Герличъ пришелъ къ изложенному выше заключенію о предоставлениі выбора колеи на усмотрѣніе Правительства.

Финансированіе предпріятія является настолько обезпеченнымъ, что весь акціонерный капиталъ будетъ внесенъ учредителями немедленно по утвержденіи устава Общества, реализація же облигационаго капитала уже обеспечена.

Предприниматели имѣли въ виду осуществить предпріятіе безъ всякихъ особыхъ льготъ, за исключениемъ права пользованія обочинами и обрѣзами шоссе и грунтовыхъ дорогъ, а также полосою отчужденія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ безъ права принудительного отчужденія земель. Однако крайне серьезныя соображенія о томъ, что Общество, приступая къ постройкѣ, сможетъ встрѣтить серьезныя затрудненія по отчужденію потребныхъ для линіи недвижимыхъ имуществъ, въ виду крайней дробности землевладѣнія въ густо населенныхъ дачныхъ и пригородныхъ мѣстностяхъ, въ коихъ будутъ проходить проектируемыя линіи, побуждаютъ ходатайствовать о дарованіи сей льготы. Въ отношеніи же прочихъ условій предприниматели готовы подчиниться уставнымъ постановленіямъ, включенными въ послѣднеутвержденные уставы, напримѣръ Московско-Сергіевской электрической жел. дороги и др.

Представитель второй группы М. И. Спокорный указалъ, что основная мысль ихъ проекта заключается въ томъ, чтобы взять пассажира въ городъ и доставить его за городъ, словомъ, чтобы при нынѣшней скученности населенія г. Варшавы устроить удобную и дешевую загородную жизнь. Достичь этого воз-

можно только при трехъ условіяхъ: во первыхъ, чтобы вагоны направлялись изъ центральныхъ частей города, во вторыхъ, чтобы вагоны были достаточно комфорtabельны, и въ третьихъ, чтобы поѣзда шли со скоростью около 80 верстъ въ часъ. Всѣмъ этимъ условіямъ можетъ удовлетворить только предложеніе его группы, такъ какъ высокая строительная стоимость и широкая колея примѣнены въ цѣляхъ удовлетворенія первымъ двумъ условіямъ. Что же касается третьаго условія, то М. И. Спокорный заявилъ, что до истеченія въ 1922 году срока дѣйствія договора его съ городомъ на эксплоатациоn городской сѣти трамваевъ—едва ли можно расчитывать на согласіе контрагентовъ допустить въ предѣлахъ города обращеніе вагоновъ какой либо другой группы предпринимателей. Посему казалось бы, что предложеніе этой группы вполнѣ другихъ отвѣчаетъ насущной потребности жителей Варшавы, кот. рая можетъ быть формулирована слѣдующимъ образомъ: жить въ деревнѣ—работать въ городѣ.

При заданіяхъ поставленныхъ группою вся линія должна быть уложена двойной колеей и не проходить по обочинамъ шоссе, а пользоваться своимъ самостоятельнымъ полотномъ. Этими обстоятельствами главнымъ образомъ и объясняется кажущаяся съ первого взгляда высокая поверхная стоимость проектируемыхъ двухъ линій. Что касается, въ частности, разницы въ строительной стоимости между метровой и широкой колеей, то она составляетъ не 4.000 р., а значительно больше. А именно, по тѣмъ свѣдѣніямъ, коими располагаетъ М. И. Спокорный изъ практики иностранныхъ трамваевъ, 1 километръ метровой линіи стоитъ около 44 т. франковъ, а одинъ километръ линіи нормальной колеи 97 тыс. франковъ, т. е. на 120% дороже.

Группа береть на себя обязательство финансированія проектируемаго предприятия на такихъ же прочныхъ основаніяхъ, какіялагаются конкурентными группами.

Представитель той же группы предпринимателей К. П. Лазаревъ дополнілъ сказанное М. И. Спокорнымъ тѣмъ, что, по его мнѣнию, результаты эксплоатациіи линій будутъ значительно выше, чѣмъ они получились по подсчетамъ дѣлопроизводства.

Дѣйствительно, останавливаясь на расчетахъ по движению на казенныхъ дорогахъ, предприниматели считаютъ расчетъ, основанный на густотѣ населенія, непримѣнимымъ для пригородныхъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ дачниковъ и имѣющихъ цѣлью оживленіе дачныхъ мѣсть, создание новыхъ поселковъ и отвлеченіе постоянныхъ жителей гор. Варшавы въ малонаселенные въ настоящее время окрестности.

Болѣе правильные результаты долженъ дать расчетъ, основанный на количествѣ перевозимыхъ пассажировъ желѣзными дорогами, вдоль коихъ въ близкомъ разстояніи проектируется проложить электрическія дороги. Да и сами Управлениія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ предположеніяхъ своихъ о вліяніи прокладки будущихъ электрическихъ дорогъ на доходность казенныхъ дорогъ основываются не на густотѣ населенія, а на количествѣ пассажировъ, кои отъ казенныхъ дорогъ должны отпасть. Конечно, нѣкоторая часть пассажировъ останется за казенными дорогами, но это количество сравнительно незначительное и его при нынѣшнихъ расчетахъ о доходности проектируемыхъ дорогъ принимать во вниманіе нечего, тѣмъ болѣе, что съ развитіемъ дачныхъ поселковъ—ради чего проектированы пригородныя дороги—общее количество пассажировъ увеличивается; къ тому же въ основу расчетовъ о доходности пригородныхъ дорогъ принимаются данные о количествѣ пассажировъ на казенныхъ дорогахъ за 1911 г., между тѣмъ открытие движенія на пригородныхъ дорогахъ возможно лишь въ 1915 г., т. е. 4 г. спустя, а пассажирское движеніе на пригородныхъ участкахъ каз. жел. дор. ежегодно значительно возрастаетъ.

Исходя изъ этого и основываясь на статистическихъ данныхъ Варшавско-Вѣнскай и Привислинскихъ жел. дор. за 1911 годъ количество пассажиро-верстъ на участкѣ Варшава-Гродзискъ принято 35.241.773, а на участкѣ Варшава-Отвоцкъ—31.508.364. Считая по  $1\frac{1}{2}$  коп. съ пассажиро-версты получается для участка Варшава-Гродзискъ кругло 525.000 руб., а для участка Варшава-Отвоцкъ—472.000 руб.—и это есть валовой доходъ будущихъ пригородныхъ электрическихъ дорогъ; на версту двойного пути получается на Гродзискомъ участкѣ 17.200 руб., и на Отвоцкомъ участкѣ 21.300 руб.

Съ другой стороны К. П. Лазаревъ, полагалъ, что расходы какъ независящіе, такъ и зависящіе отъ движенія, приняты въ преувеличенномъ размѣрѣ въ 4.500 руб. съ версты и въ 18 коп. съ поѣздоверсты.

Для новыхъ линій расходы, независящіе отъ движенія, будучи исчислены примѣнительно къ существующимъ нормамъ I-го Общества подъѣздныхъ путей и Варшавскихъ подъѣздныхъ путей, а также Варшавскихъ городскихъ трамваевъ, могутъ быть приняты кругло около 3.500 рублей на версту, считая, въ томъ числѣ содержаніе пути и искусственныхъ сооруженій 1.700 руб., (содержаніе проводовъ 700 р. и общіе расходы 1.000 руб.). Расходы же зависящіе отъ движенія складываются изъ расходовъ по службѣ движенія 2,5 к. на вагоно-версту, на электр. энергию—2,4 коп., содержаніе подвижного состава 1,6 коп., всего 6,5 коп., а за прибавленіемъ расходовъ незави-

сящихъ ( $\frac{3.500 \times 29,3}{1.450.000} =$ ) 7 коп. на вагоно-версту, получаются эксплоатационные расходы кругло въ 13 к. съ вагоно-версты, т. е. близкіе къ указываемой профессоромъ Войнаровскимъ нормѣ. При этихъ данныхъ результаты выражаются по мнѣнію группы въ слѣдующихъ цифрахъ:

|                                     | Варшава-Гродзискъ. | Варшава-Отвоцкъ. | В С Е Г О  |
|-------------------------------------|--------------------|------------------|------------|
| Протяженіе дороги . . . . .         | 29,3               | 22               | 51,3       |
| Стоимость сооруженія . . . . .      | 4.940.000          | 4.160.000        | 9.100.000  |
| ,     на версту двойного            |                    |                  |            |
| пути . . . . .                      | 168.000            | 189.090          | 177.388    |
| Наричательный капиталъ . . . . .    | 6.000.000          | 5.600.000        | 11 600.000 |
| въ томъ числѣ:                      |                    |                  |            |
| акціонерный (1/4) . . . . .         | 1.500.000          | 1.400.000        | 2.900.000  |
| облигацийный (а 82%) . . . . .      | 4.500.000          | 4.200.000        | 8.700.000  |
| Валовой доходъ . . . . .            | 525.000            | 472.000          | 997.000    |
| ,     на версту . . . . .           | 17.800             | 21.300           | 19.400     |
| Всего расходовъ . . . . .           | 188.500            | 169.000          | 357.500    |
| Эксплоатационный коэффиціентъ .     | 36%                | 36%              | 36%        |
| Чистый доходъ . . . . .             | 336.500            | 303.000          | 639.500    |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ .   | 10.100             | 9.000            | 19.100     |
| Обязательные платежи . . . . .      | 229.500            | 214.200          | 443.700    |
| Всего отчисленій . . . . .          | 239.600            | 223.200          | 462.800    |
| Чистая прибыль . . . . .            | 96.900             | 79.800           | 176.700    |
| % на акціонерный капиталъ . . . . . | 6,4 %              | 5,7 %            | 6,1 %      |

Въ заключеніе К. П. Лазаревъ указалъ, что представляемая имъ группа остановилась на намѣченныхъ имъ трассахъ до Гродзиска и до Отвоцка лишь по тщательномъ изученіи мѣстнаго движенія. Первое направлениe не возбуждаетъ сомнѣній, но если бы однако Коммисія въ послѣдующихъ сужденіяхъ полагала бы полезнымъ продолжить линію до Жирардова, то группа готова принять на себя это обязательство. Что же касается до Отвоцкой линіи, то предприниматели, трассируя ее вблизи другихъ существующихъ желѣзнодорожныхъ линій, имѣли въ виду цѣлый рядъ примѣровъ, когда подобныя предпріятія работали параллельно, образуя каждое свой районъ. Трамвай облегчитъ работу головного участка Привислинской дороги, снявъ пригородныхъ пассажировъ. Что же касается строящейся паровой узкоколейной жел. дороги, то она, пролегая между рѣкой и линіей Привислинской жел. дор., будетъ имѣть свой совершенно самостоятельный районъ и вліяніе Отвоцкаго трамвая не будетъ отражаться на ней. При проектированной трассѣ линіи Варшава-Отвоцкъ по другую сторону магистральной линіи Привислинскихъ жел. дор. и въ указанномъ на планѣ разстояніи отъ Варшавско-Ваверь-Карчевскаго пути въ  $2\frac{1}{2}$  — 3 версты, новое предпріятіе не сниметъ пассажировъ, такъ какъ при дачномъ движеніи это есть то разстояніе, при которомъ сниманіе пассажировъ съ одной линіи на другую невозможно, и что, если

бы даже являлось допустимымъ предположеніе о такой взаимной конкуренці, то вѣдь всякаго сомнѣнія при скученности населенія въ Варшавѣ и у Варшавы, отплывъ пассажировъ съ Карчевскаго пути на новую линію тотчасъ же возмѣстился бы приростомъ движения отъ развитія дачныхъ поселковъ, неизбѣжнымъ при улучшеніи сообщенія

Представитель Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ путей Г. И. Свѣнцицкій остановился на томъ значеніи, которое имѣютъ для представляемаго имъ Общества нѣкоторые изъ проектированныхъ другими конкурентами путей. Такъ, сооруженіе линій Варшава-Отвоцкъ и Варшава-Гройцы въ настоящій моментъ пріобрѣтаютъ совершенно особое значеніе для Общества. Образовавшись въ 1911 году изъ нѣсколькихъ мелкихъ обществъ подъѣздныхъ путей, Общество Варшавскихъ подъѣздныхъ путей за истекшіе два года едва успѣло привести въ нѣкоторый порядокъ поступившіе въ его распоряженіе пути и вѣтви и стало сводить свои ежегодные счета съ нѣкоторою прибылью. Такъ 1911 годъ былъ сведенъ съ чистымъ доходомъ въ 276 тыс. рублей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Общество приступило къ выполненію возложенныхъ на него по уставу обязанностей по сооруженію узкоколейныхъ желѣзнодорожныхъ линій: а) отъ ст. Ваверь, Яблонна-Ваверскаго п. пути, черезъ м. Отвоцкъ до посада Карчевъ, протяженіемъ около 20 верстъ, б) отъ ст. Пясеично, Гроецкаго п. п. до завода Черскъ съ вѣтвью на Гройцы, около 48 верстъ, и соединительной вѣтви отъ ст. Мокотовъ, Гроецкаго п. п., до ст. Варшавы, Варшавско-Вѣнской жел. дороги—около 8 верстъ, а всего около 70 верстъ. Земляныя работы на перечисленныхъ путяхъ мѣстами уже закончены, мѣстами находятся въ ходу, такъ что въ маѣ мѣсяцѣ предполагается открытие временнаго движения на участкѣ Ваверь-Фаленица, Карчевскаго подъѣздного пути, и такимъ образомъ, въ недалекомъ будущемъ, предстоитъ окончаніе всей постройки и линіи поступить въ эксплоатацию. Общество исполнило всѣ финансовые и техническія свои обязательства, вытекающія изъ новаго устава и въ настоящее время имѣетъ возможность немедленно представить доказательства, что реализація капитала, потребнаго на осуществленіе нынѣ разматриваемаго ходатайства вполнѣ обеспечена. При этихъ условіяхъ созданіе сразу конкурентовъ новымъ линіямъ въ видѣ электрическихъ дорогъ (на Отвоцкъ и на Гройцы) чрезвычайно тяжело отразилось бы на этихъ предпріятіяхъ. Для Г. И. Свѣнцицкаго не представляеть никакого сомнѣнія, что двухколейный электрическій трамвай, который проходитъ въ 1—2 верстахъ вдоль Карчевской линіи при разстояніи между станціями въ Отвоцкѣ въ 250 сажень,—сниметъ всѣхъ пассажировъ

съ паровой линії. Въ виду этого Общество, не считая съ своей стороны своевременнымъ, до окончанія начатой имъ постройки парового подъѣздного пути до Отвоцка и Карчева и выясненія, въ первое же время, результатовъ эксплоатаціи, однако, вынуждено было бы немедленно приступить къ электрификаціи, незаконченной еще, Карчевской линіи, дабы тѣмъ хотя бы отчасти парализовать вредное вліяніе на нее проектированной А. И. Вышнеградскимъ и М. И. Спокорнымъ линіи отъ Варшавы къ Отвоцку. Такимъ, образомъ между Варшавой и Отоцкомъ явилось бы сразу двѣ электрическія линіи.

Что касается Гроецкой линіи, то равнымъ образомъ надлежитъ замѣтить, что, при существованіи между Грайцами и Варшавой двухъ линій: одной, проектируемой Герличемъ и К° съ электрической тягой черезъ Тарчинъ, протяженіемъ около 40 верстъ и второй—принадлежащей Обществу съ паровой тягой черезъ Пясечно до завода Черскъ съ вѣтвью на Грайцы около 48 верстъ, эксплоатаціи послѣдней нанесенъ будетъ непоправимый ударъ, отнятіемъ у нея всего пассажирского движенія почти на всемъ ея протяженіи. Общество считаетъ, что предоставленіе постройки участка до Рашина другому предпринимателю тоже въ корнѣ нарушило бы интересы Общества, такъ какъ Общество считаетъ мѣстечки Рашинъ и Тарчинъ въ сферѣ вліянія Пясечно-Гроецкой линіи, участокъ же Варшава-Рашинъ головнымъ участкомъ для второго соединенія Варшавы съ Грайцами. Къ тому же предоставленіе постройки другому предпринимателю, казалось бы не вызывается таковой потребностью, такъ какъ Общество само изъявило согласіе соединить Варшаву съ Рашиномъ электрическимъ трамваемъ. Никто же кромѣ Общества, не возбуждалъ ходатайства о соединеніи Варшавы только съ Рашиномъ. Вслѣдствіе сего Общество особоходатайствуетъ о томъ, чтобы при обсужденіи Коммисіею сихъ путей приняты были во вниманіе интересы Общества.

Обращаясь къ другимъ проектируемымъ Обществомъ вѣтвямъ, Г. И. Свѣнцицкій указалъ, что, въ виду заключенія Военнаго вѣдомства относительно недопустимости вѣтвей, огибающихъ сѣверо-западную и сѣверную границы г. Варшавы, Общество отказывается отъ сооруженія какъ этихъ вѣтвей, такъ и примыкающей къ нимъ Млоцинской вѣтви. Кромѣ того, въ виду возникшихъ у Общества новыхъ предположеній относительно вѣтви до Воломина, въ связи съ возбужденнымъ Графомъ Роникеромъ ходатайствомъ, Общество ходатайствуетъ отложить разсмотрѣніе проекта сей вѣтви впередъ до представленія Обществомъ дополнительныхъ по ней соображеній. Прочія же линіи (на Блонѣ, на Гродзискъ и на Рашинъ) остаются предметомъ ходатайства Общества,

причемъ надлежитъ замѣтить, что Общество главнымъ образомъ потому возбудило ходатайство свое о предоставлениіи ему постройки, крайне для г. Варшавы нужной сѣти, электрическихъ трамваевъ, такъ какъ этимъ путемъ, благодаря крупнымъ электрическимъ устройствамъ и большому количеству подвижного состава, облегчится, удашевится и ускорится перестройка на электрическія, нынѣ эксплуатируемыхъ Обществомъ паровыхъ линій Виляновской и будущей Карчевской, въ чемъ Общество уже теперь сознаетъ настоятельную потребность, и осуществленіе чего, безъ новой концессіи, считаетъ для себя непосильнымъ. Хотя Общество и проектировало новыя линіи эти съ узкою, метровою колею, однако не встрѣчало бы препятствій, если это будетъ признано необходимымъ, соорудить ихъ съ широкой колеей, такъ какъ разница между поверхстной стоимостью узкой и широкой колеи, по подсчетамъ Общества, составляетъ всего около 3.800 рублей.

**Сужденія комиссіи.** Выслушавъ дополнительныя объясненія предпринимателей, Комиссія въ дальнѣйшихъ своихъ работахъ остановилась на слѣдующихъ вопросахъ:

- 1) на выясненіи тѣхъ линій, которыя должны войти въ составъ концессіи;
- 2) на опредѣленіи валового дохода, строительной стоимости, результатовъ эксплоатациіи проектируемыхъ линій, и
- 3) на выборѣ той группы предпринимателей, кото-  
рой могла бы быть предоставлена концессія.

Комиссія засимъ перешла къ разсмотрѣнію перваго изъ поставленныхъ на ея разрѣшеніе вопроса, а именно къ составу концессіи, остановившись для сего на каждой вѣтви въ отдельности.

**Варшава-Блоне.** Въ виду Комиссіи имѣлось два предложенія: одно Общества Варшавскихъ подъѣзд-  
ныхъ путей отъ Варшавы до Блоне черезъ Боржен-  
цины и второе Герлича и К° въ кратчайшемъ напра-  
вленіи по обочинѣ Калишскаго шоссе. Благодаря  
большему удаленію трамвая по первому проекту отъ  
существующей магистрали онъ менѣе будетъ отвле-  
кать пассажировъ отъ расположенныхъ на магистрали  
двухъ станцій (Ожаровъ и Плохоцинъ), чѣмъ второй  
проектъ, но зато проектъ Герлича короче и лучше  
обслужить мѣстныя нужды населенія, такъ какъ онъ  
трассированъ вдоль густонаселенного Калишскаго  
шоссе, а потому и мѣстное значеніе второго проекта  
будетъ больше.

**Линія Варшава - Гродзискъ - Жирафдовъ.** Членъ  
Комиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія д. ст.  
сов. П. П. Червинскій отмѣтилъ, что въ виду особаго  
характера трамвайного движенія, трамваи, даже и при  
такомъ проведеніи, не являются конкурентами жел.  
дорогъ, ибо, въ виду частыхъ остановокъ, средняя

скорость трамвайного движения должна быть небольшая и пассажиръ, щущій на сколько нибудь значительное разстояніе, всегда предпочтеть трамваю желѣзную дорогу, тѣмъ болѣе, что трамваи не принимаютъ багажа.

Съ другой стороны, трамваи облегчаютъ подъѣздъ пассажировъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и тѣмъ увеличиваютъ количество пассажировъ, пользующихся желѣзными дорогами, свозя ихъ въ определенные, рѣже разставленные пункты. Предоставленіе же пассажирамъ, щущимъ на очень короткія разстоянія, пользоваться другими способами передвиженія, полезно для желѣзныхъ дорогъ, ибо облегчаетъ ихъ графикъ, который можетъ быть болѣе выгодно использованъ для перевозокъ на дальнія разстоянія, и упрощаетъ станціонныя устройства и операциі.

Оцѣнивая пользу для желѣзной дороги отъ устройства рядомъ съ нею отдѣльного пригороднаго сообщенія трамвайного характера съ электрическою тягою, Министерство Путей Сообщенія не привидитъ препятствій къ его осуществленію на средства частнаго общества тѣмъ болѣе, что, по изложеннымъ выше соображеніямъ, эксплоатациѣ трамвая не должна имѣть вредныхъ крупныхъ послѣдствій для казны въ смыслѣ уменьшенія дохода отъ перевозокъ по Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ.

Коммиссія единогласно высказалась за желательность сооруженія этого пути, но съ доведеніемъ его до Жирардова, такъ какъ продленіе линіи значительно увеличиваетъ доходность ея: Жирардовъ и окружающія его селенія имѣютъ отъ 30 до 40 тысячъ душъ жителей, тяготѣющихъ къ Варшавѣ и которые, будучи сосредоточены въ конечномъ пунктѣ линіи, дадутъ посему наиболѣе выгодный для предпріятія пробѣгъ вдоль всей линіи и въ теченіе всего года.

*Варшава-Отвоцкъ.* По вопросу о сооруженіи этой линіи въ средѣ Коммиссіи не было достигнуто единогласія.

За исключеніемъ представителя отъ Государственнаго Контроля д. ст. сов. А. В. Кушинникова, всѣ остальные присутствующіе члены Коммиссіи и Предсѣдательствующій полагали, что сооруженіе этой линіи несвоевременно.

Въ настоящее время заканчивается постройкой продолженіе Ваверского подъѣздного пути до Отвоцка и Карчева и, по словамъ представителей строящаго его Общества Варшавскихъ под. путей, весной с. г. ожидается открытие временного движения на участкѣ Ваверь-Фаленица и въ теченіе будущаго строительнаго сезона линія будетъ закончена.

При этихъ условіяхъ, казалось бы, не слѣдуетъ допускать возникновеніе новаго предпріятія, намѣча-

маго настолько близко къ строящейся дорогѣ, что въ мѣстахъ наибольшаго расхожденіе трассъ разстояніе между ними не превосходитъ 2,5—3 верстъ. Такое положеніе дѣла привело указанное большинство членовъ Комиссіи къ убѣжденію, что хотя сооруженіе новаго трамвая будетъ имѣть извѣстное вліяніе на развитіе дачной жизни въ его районѣ, тѣмъ не менѣе прежде чѣмъ допускать постройку трамвая Варшава-Отвоцкъ, надлежитъ дать окрѣпнуть строящейся въ этомъ же районѣ линіи и затѣмъ уже, по достижениіи ею иѣкоторой экономической зрѣлости, обратиться къ обсужденію вопроса о желательности постройки параллельно ей электрическаго трамвая. Членъ же Комиссіи отъ Государственного Контроля А. В. Кушинниковъ полагалъ, что строящейся Карчевскій путь будетъ обслуживать свой районъ, расположенный между Привислинской жел. дорогой и р. Вислой, а трамвай въ то же время создастъ свой районъ, лежащій на востокѣ отъ Привислинской жел. дороги. Безъ трамвая нельзя ожидать успѣшнаго развитія дачной жизни, а потому А. В. Кушинниковъ находилъ, что при существующей густотѣ населенія Варшавы сооруженіе трамвая является совершенно своевременнымъ и желательнымъ.

*Варшава-Гройцы и Варшава-Рашинъ.* На основаніи тѣхъ же соображеній Комиссія не признала возможнымъ допустить сооруженіе южной части линіи Варшава-Гройцы, дабы не создавать предпріятія конкурирующаго съ линіей Пясечно-Черскъ, которая еще находится въ постройкѣ, а потому, Комиссія, въ огражденіе интересовъ Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей, единогласно полагала справедливымъ ограничить строительство въ этомъ направленіи, примѣрно, м. Рашинымъ, до какового пункта Комиссія не считаетъ эту линію конкурирующею съ Гроецкимъ подъѣзднымъ путемъ.

Проекты линій Варшава-Воломинъ и Варшава-Млоцины, входившихъ въ составъ намѣченной Обществомъ Варшавскихъ подъѣздныхъ путей сѣти, въ виду сдѣланного Г. И. Свѣнцицкимъ заявленія, не разматривались<sup>1)</sup>.

Такимъ образомъ изъ всѣхъ намѣчавшихся вѣтвей, согласно мнѣнію большинства членовъ Комиссіи, признано желательнымъ, сооруженіе трехъ линій Варшава - Жирардовъ, Варшава - Рашинъ, Варшава-Блоне. На вопросъ Предсѣдательствующаго, согласны ли предприниматели на сооруженіе перечисленныхъ линій, Г. И. Свѣнцицкимъ было заявлено ходатайство

<sup>1)</sup> Въ томъ же засѣданіи Комиссіи разсмотрѣна была вѣтвь Варшава-Млоцины-Ломянки (проектъ полк. С. М. Лэмпицкаго и инж. А. Ю. Довконт). но сужденія Комиссіи по сему проекту выдѣлены въ отдѣлъ журналъ, такъ какъ предпріятіе это какъ по своему объему, такъ и по содержанію можетъ быть поставлено отдельно отъ рассматриваемыхъ предложеній.

продолжить проектированную Обществомъ Гродзискую линію до Жиардова, а также принять направлениe линіи на Блоне, согласно проекту г. Герлича; равнымъ образомъ, въ виду того, что Обществу не будетъ представлена постройка проектируемыхъ имъ, обводной линіи и линій на Млоцины и Воломинъ, то Общество находитъ возможнымъ закончить постройку линій Жиардовской, Блонской и Рашинской въ три года и, вслѣдъ за тѣмъ, приступить къ электрификації линій, эксплоатируемыхъ имъ, Виляновской и Карчевской.

В. Ф. Герличемъ отъ имени представляемой имъ группы выражено полное согласіе, исключивъ изъ проекта южную часть Варшава-Гроецкой линіи, осуществить лишь ту часть линіи, которая признана Комиссіею желательной.

По вопросу объ ожидаемомъ валовомъ доходѣ проектируемыхъ вѣтвей Комиссія, обсудивъ доложенные дѣлопроизводствомъ пересчеты представленныхъ предпринимателями данныхъ и сообразивъ ихъ съ дополнительными объясненіями предпринимателей, остановилась на нижеслѣдующемъ.

По линіи Варшава-Жиардовъ Комиссія остановилась на валовой доходности въ размѣрѣ 15.000 руб. на версту, принимая во вниманіе съ одной стороны доходность соотвѣтственнаго участка Варшавско-Вѣнской жел. дороги въ размѣрѣ около 10 т. руб. на версту, которая несомнѣнно является преуменьшеннай для трамвайного предпріятія и съ другой, считая полезнымъ въ цѣляхъ осторожности уменьшить подсчитанную дѣлопроизводствомъ доходность линіи въ размѣрѣ 19.000 руб. на версту.

Доходность второй изъ разсмотрѣнныхъ линій Варшава-Рашинъ была подсчитана Варшавскимъ Обществомъ под. путей въ размѣрѣ около 9 т. руб., причемъ Комиссія считала возможнымъ увеличить до сего предѣла, подсчитанную дѣлопроизводствомъ сумму въ 6,5 тыс. руб., исходя изъ предположенія, что таковая доходность отвѣчаетъ, повидимому, достаточной степени осторожности для пригороднаго трамвая, такъ какъ наименѣе доходная вѣтвь существующаго пригороднаго трамвая (Лодзь-Александрово) обладаетъ валовымъ доходомъ около 10 т. руб. на версту. Разматриваемая же линія обслужить похожій по типу раіонъ, а потому доходность въ 9 тыс. руб. представлялась бы вѣроятною.

Наконецъ, что касается линіи Варшава-Блоне, то подсчитанная дѣлопроизводствомъ доходность ея въ суммѣ 7 тыс. руб. на версту, въ зависимости отъ наблюдающагося движенія на соотвѣтственномъ участкѣ Варшавско-Калишской жел. дороги была увеличена до 9,5 т. руб. на версту.

Комиссія, одобравъ принятые дѣлопроизводствомъ нормы для исчисленія эксплоатационныхъ

расходовъ, какъ зависящихъ, такъ и не зависящихъ оть движенія, остановила свое вниманіе на строительной стоимости линіи, такъ какъ представленные предпринимателями расцѣночныя вѣдомости слишкомъ рѣзко отличались между собою и посему являлось бы необходимымъ ближе ознакомиться съ ними, дабы сдѣлать попытку подойти къ средней строительной стоимости этихъ линій.

Вслѣдствіе сего инженеромъ Путей Сообщенія П. П. Дмитренко было доложено ниже слѣдующее.

Изъ сопоставленія представленныхъ всѣми тремя группами материаловъ усматривается, что различие въ строительной стоимости обусловливается какъ различиемъ единичныхъ цѣнъ, принятыхъ въ основаніе исчислениія стоимости оборудования и путевыхъ сооруженій, такъ и различиемъ техническихъ условій, избранныхъ предпринимателями.

Главнѣйшія техническія условія суть слѣдующія:

|                                      | Проектъ<br>Вышнеград-<br>ского и Спокор-<br>наго.  | Проектъ<br>Общества<br>Варшавск. п. п.            | Проектъ Гер-<br>лица и К°.                         |
|--------------------------------------|--|---|--|
| Ширина колеи . . . .                 | 1,525 метра.                                       | 1 метръ.  | 1 метръ.   |
| Предѣльный уклонъ .                  | 0,010  | 0,008   | 0,0117   |
| Предѣльный радиусъ .                 | 100 с. (въ нѣ-<br>которыхъ мѣ-<br>стахъ до 10 с.). | 200 с. (въ нѣ-<br>которыхъ мѣ-<br>стахъ до 8 с.). | 150 с. (въ нѣ-<br>которыхъ мѣ-<br>стахъ до 15 с.). |
| Ширина полосы отчу-<br>женія . . . . | 8 саж.   | 5,24 саж.   | 3—4 саж.   |
| Вѣсъ рельса . . . .                  | 28,65 ф.   | 22,5 ф.   | 28,65 ф.   |
| Предѣльная скорость .                | 60 вер.  | 60 вер.   | 50 вер.  |
| Коммерческ.                          | 30 "   | 30 "  | 25 "   |
| Частота движенія .                   | 10 мин.  | 12 мин.   | 10 мин.  |

Наибольшая разница въ расходахъ въ перечисленіи на 1 версту двойного пути получается главнымъ образомъ по слѣдующимъ главамъ:

|  | Проектъ<br>Вышнеград-<br>ского и Спокор-<br>наго. | Проектъ<br>Варш. о-ва<br>подъѣзд. п. | Проектъ<br>Герлица<br>и К°. |
|--|---|--------------------------------------|-----------------------------|
| Отчужденіе имуществъ . . . .                             | 17.482 р.   | 13.811 р.                            | 4.230 р.                    |
| Устройство пути и искусствен-<br>ныхъ сооруженій . . . . | 11.604 "  | 3.150 "                              | 8.417 "                     |
| Верхнее строеніе . . . .                                 | 36.422 "  | 24.895 "                             | 27.721 "                    |
| Станціонныя постройки . . . .                            | 26.656 "  | 5.895 "                              | 4.405 "                     |
| Электрическія станціи . . . .                            | 28.738 "  | 40.092 "                             | 14.651 "                    |
| Подстанціи и воздушная сеть .                            | 26.245 "  | 32.759 "                             | 13.838 "                    |
| Общіе расходы . . . .                                    | 13.370 "  | 2.572 "                              | 1.475 "                     |
| Непредвидѣнныя расходы . . . .                           | 3.023 "   | 1.676 "                              | 973 "                       |
| Подвижной составъ . . . .                                | 42.182 "  | 30.975 "                             | 13.246 "                    |
| Прочіе расходы . . . .                                   | 11.759 "  | 4.096 "                              | 1.834 "                     |
| Всего на 1 версту . . .                                  | 217.480 р. <sup>1)</sup>                          | 159.921 р.                           | 90.790 р.                   |

<sup>1)</sup> По подробной расцѣнкѣ, представленной предпринимателями въ Министерство Путей Сообщенія; въ заявлениі эта стоимость предпринимателями понижена до 177.388 руб. (см. стр. 22 Журнала), но расчлененія по главамъ расцѣночной вѣдомости каждой изъ двухъ линій не приведено.

Сокращение стоимости по отчужденію имуществъ въ проектѣ Герлича объясняется тѣмъ, что линіи трассированы по обочинамъ шоссе и грунтовыхъ дорогъ. Станціонныя постройки по первому проекту по видимому едва ли соотвѣтствуютъ тѣмъ скромнымъ линіямъ, которые назначены обслуживать и стоимость эта подлежала бы уменьшенню. Электрическое оборудование въ проектѣ Герлича обнимаетъ постройку одной центральной электрической станціи, тогда какъ у другихъ группъ предвидѣна постройка нѣсколькихъ такихъ станцій, что значительно увеличиваетъ поверхную стоимость электрическаго оборудованія.

Обозрѣвая ближайшимъ образомъ отдѣльные расходы по электрическому оборудованію линій и прочіе расходы по постройкѣ, казалось бы, по мнѣнію П. П. Дмитренко, возможно было бы достичь нѣкотораго уравненія сихъ расходовъ и принять стоимость одной версты двойного пути въ 130.000 руб., считая въ томъ числѣ 50 тыс. руб. стоимости электрическаго оборудованія, 20 тыс. р. подвижной составъ и 60 тыс. руб. прочіе расходы по сооруженію. Стоимость версты однопутнаго пути вѣроятно составить 65.000 руб.

Затѣмъ, Коммиссія остановилась на вопросѣ о ширинѣ колеи, которая у двухъ группъ предпринимателей принята въ 1 метръ, и у одной группы (Вышнеградскій и Спокорный) въ 1,525 метра. Имѣя въ виду, что габаритъ вагоновъ существующаго варшавскаго трамвая 2,20 метра, т. е. габаритъ, который не исчерпывается даже при метровой колѣ (2,50 метра), Коммиссія полагала, что вопросу о ширинѣ колеи нельзя давать решающаго значенія, а потому, руководствуясь лишь соображеніями о возможности установленія безпересадочнаго сообщенія пригородовъ съ центральными частями города, а также соображеніями о незначительной разницѣ въ затратахъ на узкую и широкую колею при сохраненіи одного и того же типа рельсовъ и подвижного состава, Коммиссія полагала желательнымъ ввести на пригородной сѣти колею городской трамвайной сѣти, т. е. нормальной, пятифутовой ширины. Представитель Военнаго вѣдомства ген.-маиръ Ронжинъ съ своей стороны заявилъ, что онъ всецѣло присоединяется къ изложенному мнѣнію Коммиссіи, такъ какъ выборъ широкой колеи болѣе отвѣчаетъ интересамъ представляемаго имъ вѣдомства.

Принимая во вниманіе установленные главные элементы по доходности, расходамъ и стоимости предпріятій, Коммиссія остановилась на нижеслѣдующихъ результатахъ эксплоатациі проектируемыхъ линій.

|   | Варшава-Жирардовъ. | Варшава-Блоне. | Варшава-Рашинъ. |
|---|--------------------|----------------|-----------------|
| Протяженіе линій . . . . .                          | 43,5 в.<br>Р       | 23,7 в.<br>у   | 10 в.<br>б      |
| Строительная стоимость . . . .                      | 4.842.500          | 1.540.500      | 650.000         |
| Наричательный капиталъ . . . .                      | 6.336.000          | 2.016 000      | 850.400         |
| Акцій . . . . .                                     | 792.000            | 252.000        | 106.300         |
| Облигацій . . . . .                                 | 5.544.000          | 1.764 000      | 744.100         |
| Валовой доходъ . . . . .                            | 652 500            | 225 150        | 90.000          |
| на 1 версту. . . . .                                | 15.000             | 9.500          | 9.000           |
| Расходы эксплоатациі . . . . .                      | 305.731            | 125.460        | 51.600          |
| Чистый доходъ . . . . .                             | 346.769            | 98.690         | 38.400          |
| Отчислениe въ запасный капи-<br>талъ (2%) . . . . . | 6.935              | 1.973          | 763             |
| Ежегодные обязательные платежи                      | 292.879            | 93.189         | 39.309          |
| Чистая прибыль (+) или убы-<br>токъ (-) . . . . .   | +46.955            | + 3.528        | — 1.677         |
| Дивидендъ на акціонерный ка-<br>питалъ . . . . .    | 5,9%               | 1,5%           | —               |

Что же касается условій, на коихъ могли бы быть осуществлены перечисленныя предпріятія, то Комміссія остановилась на слѣдующихъ обычныхъ главнѣйшихъ основаніяхъ:

Срокъ концессіи—60 лѣтъ со дня открытия пра-  
вильного движенія.

Срокъ выкупа—20 лѣтъ съ того же срока на  
общихъ основаніяхъ.

Въ случаѣ превышенія чистою прибылью 8% на  
акціонерный капиталъ, излишекъ дѣлится между  
казною и обществомъ пополамъ.

Наричательный капиталъ образуется путемъ вы-  
пуска акцій ( $1/8$ ) и негарантированныхъ Правитель-  
ствомъ 5%-ныхъ облигацій ( $7/8$ ).

Всѣмъ предпріятіямъ можетъ быть предостав-  
лено право принудительного отчужденія земель.

Комміссія затруднилась предъявить предпринима-  
телямъ предложенное президентомъ г. Варшавы тре-  
бованіе о томъ, чтобы постройка путей внѣ черты  
г. Варшавы, но въ предѣлахъ шестиверстной полосы  
отъ центра города происходила по соглашенію съ  
магистратомъ. Дѣло въ томъ, что вопросъ о вклю-  
ченіи прилегающихъ земель въ черту г. Варшавы не  
получилъ еще разрѣшенія, а потому едва-ли имѣются  
юридическія основанія у города для тѣхъ или иныхъ  
распоряженій касающихся этихъ земель.

Затѣмъ Комміссія перешла къ выбору предпри-  
нимателя на сооруженіе въ совокупности всѣхъ трехъ  
линій. С поискателями на означенное строительство  
является двѣ группы: группа Шейблера, Герлича и  
К°, предполагающая образовать новое общество для

сооруженія и эксплоатациі этихъ линій, и существующее Общество Варшавскихъ под. путей.

Что же касается третьей группы (Вышнеградскій и Спокорный), то въ виду признанія несвоевременнымъ возбужденія вопроса о сооруженіи линіи Варшава—Отвоцкъ, предметомъ ходатайства этой группы является одна лишь линія Варшава—Жирардовъ \*), входящая какъ часть въ проекты двухъ другихъ конкурирующихъ группъ, имѣющихъ цѣлью постройку свыше ста верстъ путей въ окрестностяхъ Варшавы. Посему Комміссія полагала ходатайство А. И. Вышнеградскаго и М. И. Спокорнаго подлежащимъ отклоненію.

При выборѣ между остающимися двумя группами голоса Комміссія раздѣлились.

Предсѣдательствующій и члены Комміссіи: отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ н. сов. А. М. Меморскій, отъ Военнаго Министерства ген.-м. Ронжинъ, отъ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ д. ст. сов. Н. А. Панчулидзевъ, отъ Министерства Торговли и Промышленности д. ст. сов. В. Г. Варзарь и д. ст. сов. А. О. Ивановъ, отъ Главнаго Управлениія Землеустройства и Земледѣлія д. ст. сов. С. В. Котляровъ, отъ Государственного Контроля д. ст. сов. А. В. Кушинниковъ и ст. сов. П. Ф. Девіенъ и отъ Министерства Финансовъ д. ст. сов. А. А. Оппенгеймъ полагали желательнымъ предоставить концессію группѣ Шейблера, Герлича и К°.

Такое заключеніе не противорѣчить заключенію Комміссіи по однородному дѣлу о сооруженіи Лодзинскихъ пригородныхъ трамваевъ, гдѣ Комміссія высказалась за передачу строительства, не новымъ, а существующему Обществу Лодзинскихъ электрическихъ подпутей. Въ семъ случаѣ однако были два существенныхъ обстоятельства, рѣзко отличающія между собою эти два дѣла. Близъ Лодзи новые пути были связаны съ существующей сѣтью трамвая или примыкая къ нимъ, или составляя ихъ продолженіе. Намѣчаемая же близъ Варшавы пути составляютъ совершенно самостоятельную группу дорогъ, ничего общаго съ сѣтью конкурента не имѣющую. Кромѣ того близъ Лодзи имѣли образоваться новыя Общества для эксплоатациі очень короткихъ путей (15—20 вер.). Здѣсь же образуется Общество для эксплоатациі сразу ста верстъ электрическаго трамвая.

Затѣмъ въ средѣ указанныхъ членовъ Комміссій было высказано опасеніе, что въ случаѣ предоставления строительства Обществу Варшавскихъ под. путей, названное Общество будетъ поставлено въ положеніе монополиста по обслуживанію окрестности Варшавы подъѣздными путями. Между тѣмъ и въ

\* ) Первоначальное ходатайство группы о доведеніи линіи лишь до Гродзиска измѣнено согласно заявлению К. П. Лазарева (стр. 22 Журнала).

настоящее время Общество эксплоатирует съеть пригородныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ свыше ста верстъ. Если для обыкновенной желѣзной дороги съеть въ сто верстъ, какъ объектъ для эксплоатации однимъ обществомъ, представляется недостаточною, то того же нельзя сказать про пригородныя желѣзныя дороги трамвайного типа. Кромѣ того нельзя не отмѣтить, что Общество еще не закончило, такъ сказать, первого периода своей дѣятельности. Дѣйствительно, образовавшись въ половинѣ 1911 года, Общество за это время было занято, во первыхъ, упорядоченіемъ эксплоатациі всѣхъ ста верстъ разнородныхъ путей и вѣтокъ, входящихъ въ составъ его съети и во вторыхъ ведеть постройку новыхъ 70 верстъ. Едва ли при такомъ положеніи Общества было бы цѣлесообразно предоставить ему выполненіе новаго крупнаго строительства, не связанаго съ остальнымъ предпріятіемъ Общества. Помимо сего надлежитъ отмѣтить, что Общество эксплоатируетъ паровыя дороги съ узкою метровой колеей и до сихъ поръ не переходило на эксплоатацию электрическихъ путей; новое же предпріятіе дѣйствительно стоитъ въ эксплоатационномъ отношеніи совершенно обособленно, имѣя своимъ назначеніемъ эксплоатациі электрическихъ трамваевъ, съ широкой колеей, соединенныхъ между собою и не связанныхъ ни съ одной изъ линій Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей. Поэтому разъ на это предпріятіе имѣется предложеніе группы, специализировавшейся въ работахъ этого рода, то казалось бы болѣе правильнымъ передать строительство этой группѣ.

Шейблеръ, Герличъ и К<sup>o</sup> эксплоатируютъ первое и пока единственное въ Россіи крупное пригородное предпріятіе и при томъ настолько коммерчески правильно, что казна является крупнымъ участникомъ въ предпріятіи, получая въ свою пользу около 1.000 руб. отчисленій съ версты протяженія путей.

Предоставленіемъ строительства группѣ Шейблера, Герлича и К<sup>o</sup> вмѣстѣ съ тѣмъ не нарушаются интересы Общества Варшавскихъ подъѣздныхъ путей. Дѣло въ томъ, что Коммиссія оградила ихъ въ полной мѣрѣ, отстранивъ всѣ линіи, могущія отвлекать пасажировъ съ линій Общества. Всякія вредныя вліянія устранены и Общество можетъ спокойно закончить начатое строительство и развивать эксплоатацию новыхъ линій. Линіи, которыя могли бы быть представлены группѣ Шейблера, Герлича и К<sup>o</sup>, не конкурируютъ съ линіями Общества, оставляя неприкосновенными тяготѣющіе къ первымъ районы.

Что же касается финансированія предпріятія группы Шейблера, Герлича и К<sup>o</sup>, то, повидимому вопросъ поставленъ настолько прочно, что предпринимателями заявлена готовность внести весь акціонерный капиталъ немедленно по распубликованіи устава Общества.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ Предсѣдательствующій Комиссіи и большинство членовъ высказались за предоставление группѣ Шейблера, Герлича и К° права образовать Общество для сооруженія и эксплоатациі совокупности изъ трехъ линій: Варшава-Блоне, Варшава - Жирардовъ и Варшава - Рашинъ на изложенныхъ выше основаніяхъ.

Члены же Комиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія тайн. сов. С. Н. Ястржембскій, д. ст. сов. В. М. Сенявинъ и д. с. с. П. П. Червинскій высказались за желательность передачи права сооруженія и эксплоатациі трехъ перечисленныхъ линій Варшавскому Обществу подъѣздныхъ желѣзныхъ путей, отмѣчая, что Общество за два года сумѣло объединить всѣ полученные ими линіи и приступила къ эксплоатациі ихъ. Засимъ, оно съумѣло привлечь иностранные капиталы въ свое предпріятіе и повидимому изъ отдѣльныхъ убыточныхъ подъѣздныхъ путей создало доходное дѣло, давая казнѣ уже въ настоящее время сравнительно значительныя суммы по участію въ чистыхъ прибыляхъ Общества. По сему названные члены считали бы справедливымъ поощрить такія начинанія Общества, предоставивъ ему возможность дальнѣйшаго развитія своей сѣти.

Командированный же представитель отъ Управлія желѣзныхъ дорогъ инженеръ путей сообщенія П. П. Дмитренко, съ точки зрѣнія технической планомѣрности эксплоатациі пригородныхъ путей съ электрическою тягою и при томъ исключительно для пассажирскаго движенія, склоненъ былъ высказаться за предоставление рассматриваемыхъ линій самостоятельной группѣ предпринимателей.

На основаніи изложенныхъ соображеній Комиссія пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

**Заключеніе Комиссіи.**

I. Предсѣдательствующій Комиссіи д. ст. сов. Н. Ю. Старынкевичъ и члены Комиссіи: отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ надв. сов. А. М. Меморскій, отъ Военнаго Министерства ген.-маіоръ С. А. Ронжинъ, отъ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ д. ст. сов. Н. А. Панчулидзевъ, отъ Министерства Торговли и Промышленности д. ст. сов. В. Г. Варзаръ и д. с. с. А. О. Ивановъ, отъ Главнаго Управлія Землеустройства и Земледѣлія д. ст. сов. С. В. Котляровъ, отъ Государственнаго Контроля д. с. с. А. В. Кушинниковъ и ст. сов. П. Ф. Девіенъ и отъ Министерства Финансовъ д. с. с. А. А. Оппенгеймъ полагали желательнымъ предоставить группѣ Шейблера, Гербста, Бидермана, Калинскаго и Герлича сооруженіе и эксплоатацију трехъ электрическихъ желѣзнодорожныхъ линій отъ г. Варшавы до м. Блоне, отъ г. Варшавы до м. Жирардова и отъ г. Варшавы до м. Рашина, общимъ протяже-

ниемъ около 77 верстъ и центральной электрической станціи для перечисленныхъ линій, на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ:

- а) ширина колеи желательна 1,525 метра;
- б) срокъ концессіи 60 лѣтъ со дня открытия правильного движенія;
- в) срокъ выкупа 20 лѣтъ на условіяхъ обычно включаемыхъ въ послѣднеутвержденные уставы Обществъ электрическихъ желѣзныхъ дорогъ;
- г) линіи и станціи осуществляются на негарантированные капиталы, причемъ акціонерный капиталъ составляетъ  $\frac{1}{8}$  часть нарицательного капитала.
- д) обществу предоставляется право принудительного отчужденія земель и бесплатного пользованія обочинами и обрѣзами шоссе и дорогъ для укладки путей.
- е) излишекъ чистой прибыли сверхъ 8% на акціонерный капиталъ дѣлится между Правительствомъ и Обществомъ пополамъ.
- ж) учредители Общества вносятъ въ теченіе мѣсяца со дня распубликованія настоящаго устава въ Собр. Узак. и Распор. Правительства весь акціонерный капиталъ въ избранныя ими, съ одобренія Министра Финансовъ, кредитныя установленія.

Члены же Коммиссіи тайн. сов. С. Н. Ястржембскій, д. ст. сов. В. М. Сенявинъ и д. ст. сов. П. П. Червинскій высказались за желательность передачи права сооруженія и эксплоатаціи трехъ перечисленныхъ линій Варшавскому Обществу подъездныхъ желѣзныхъ путей.

П. Всѣ члены Коммиссіи, кромѣ члена Коммиссіи д. ст. сов. А. В. Кушинникова, полагали отклонить ходатайство А. Й. Вышнеградскаго и М. И. Спокорнаго о сооруженіи вѣтви отъ Варшавы до Отвоцка, въ виду преждевременности ея осуществленія. Членъ же Коммиссіи д. ст. сов. А. В. Кушинниковъ остался при особомъ мнѣніи считая осуществленіе этой линіи необходимой для содѣйствія разселенію жителей г. Варшавы.

*H. Старынкевичъ.*

|                         |                        |
|-------------------------|------------------------|
| <i>C. Ястржембскій.</i> | <i>B. Варзарь.</i>     |
| <i>B. Сенявинъ.</i>     | <i>A. Ивановъ.</i>     |
| <i>П. Червинскій.</i>   | <i>H. Бѣлелюбскій.</i> |
| <i>C. Вишняковъ.</i>    | <i>C. Котлеровъ.</i>   |
| <i>П. Виноградовъ.</i>  | <i>П. Девъенъ.</i>     |
| <i>A. Меморскій.</i>    | <i>K. Загорскій.</i>   |
| <i>C. Ронжинъ.</i>      | <i>A. Оппенгеймъ.</i>  |
| <i>H. Панчулидзевъ.</i> | <i>П. Дмитренко.</i>   |

Дѣлопроизводитель Коммиссіи *B. Дфури.*

## Результаты эксплоатации линий отъ Варшавы до Блоне, до Жиардова и до Рашина.

(По предположеніямъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ).

|  | Варшава-<br>Блоне. | Варшава-<br>Жиард. | Варшава-<br>Рашинъ. | V СЕГО.                                |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|--|
|  |                    |                    |                     | Въ<br>р<br>у<br>б<br>л<br>я<br>х<br>ъ. |
| Протяженіе пути (верстъ) . . . . .                             | 23,7               | 43,5               | 10                  | 77,2                                   |
| въ томъ числѣ двойной колеи . . . . .                          | —                  | 31                 | —                   | 31                                     |
| Строительная стоимость . . . . .                               | 1.540.500          | 4.842.500          | 650.000             | 7 033.000                              |
| на версту (однопутнаго протяженія пути) . . . . .              | 65.000             | 65.000             | 65.000              | 65.000                                 |
| Акционерный капиталъ ( <sup>1/7</sup> ) . . . . .              | 252.000            | 792.000            | 106 300             | 1.150.300                              |
| 5%-й негарантир. облигац. капитал.<br>(реал. по 82%) . . . . . | 1.764.000          | 5.544.000          | 744.100             | 8.052.100                              |
| Весь нарицат. капиталъ . . . . .                               | 2.016.000          | 6 336.000          | 850.400             | 9.202.400                              |
| <b>Валовой доходъ . . . . .</b>                                | <b>225.150</b>     | <b>652.500</b>     | <b>90.000</b>       | <b>967.650</b>                         |
| На 1 версту . . . . .  | 9.500              | 15.000             | 9.000               | 12.534                                 |
| Тарифъ съ пассажиро-версты . . . . .                           | 1,5                | 1,5                | 1,5                 | 1,5                                    |
| Расходы независящіе отъ движ. . . . .                          | 71.100             | 149.250            | 30.000              | 250 350                                |
| На 1 вер. однопутн. пути . . . . .                             | 3.000              | 3.000              | 3.000               | 3.000                                  |
| ,, 1 „ двойн. пути . . . . .                                   | 4 500              | 4.500              | 4.500               | 4.500                                  |
| Количество пассажиро-верстъ . . . . .                          | 15.010.000         | 43.467.000         | 6.000.000           | 64.477.000                             |
| поѣздо-верстъ (при 80<br>мѣстахъ и 60% нагрузк.).              | 302.000            | 869.340            | 120.000             | 1.291.340                              |
| Расходы отъ движ. завис. (по 18 к.<br>за п.-в.) . . . . .      | 54.360             | 156.481            | 21.600              | 232.447                                |
| <b>Всего расходовъ . . . . .</b>                               | <b>125.460</b>     | <b>305.731</b>     | <b>51.600</b>       | <b>482.791</b>                         |
| На версту . . . . .  | 5 294              | 7.028              | 5.160               | 6.254                                  |
| <b>Чистый доходъ . . . . .</b>                                 | <b>98.690</b>      | <b>346.769</b>     | <b>38.400</b>       | <b>484.359</b>                         |
| На 1 версту . . . . .  | 4.164              | 7.972              | 3.840               | 6.274                                  |
| Коэффиціентъ эксплоатации . . . . .                            | 55,7 %             | 46,8 %             | 57,3 %              | 49,8 %                                 |
| Отчисленіе въ запасный капиталъ . . . . .                      | 1.973              | 6.935              | 768                 | 9.687                                  |
| Ежегодные обязательные платежи<br>(5,282818) . . . . .         | 93 189             | 292.879            | 39.309              | 428.978                                |
| Всего отчисленій . . . . .                                     | 95.162             | 299.814            | 40.077              | 438.665                                |
| <b>Чистая прибыль (+) или убыт. (-)</b>                        | <b>+ 3 528</b>     | <b>+ 46 955</b>    | <b>1.677</b>        | <b>+ 45.694</b>                        |

Прибыль на акционерный капиталъ 4 %