

385,1:656.4:625.11



## ЗАПИСКА

къ проекту М. В. Семичова объ учрежденіи Общества Гербовъ-Ченстоховскаго подъѣзднаго пути.

Вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ Ченстохова до Гербовъ разсматривался въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ подъ предѣтельствомъ Тайнаго Совѣтника Максимова, 29 Апрѣля настоящаго гсда. Соискателемъ на это предпріятіе выступилъ въ числѣ прочихъ дворянинъ М. В. Семичовъ, который въ Маѣ 1898 года получилъ согласіе Военнаго Министерства на проведеніе этой линіи, тогда какъ до сего времени означенное Министерство, въ стратегическихъ соображеніяхъ, никоимъ образомъ не допускало сооруженія этой дороги и лишь на выработанныхъ Семичовымъ условіяхъ, гарантирующихъ интересы военнаго вѣдомства и неизвѣстныхъ никому изъ другихъ соискателей, Главный Штабъ призналъ возможнымъ выразить свое согласіе Семичову.

Семичовъ произвелъ подробныя техническія и экономическія изысканія проектированнаго имъ пути и внесъ на основаніи Положенія о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ добытый имъ съ большимъ трудомъ и издержками матеріалъ на разсмотрѣніе Особаго Присутствія при Петроковскомъ Губернаторѣ. Онъ единственный изъ соискателей получилъ заключеніе по поводу своего проекта отъ Особаго Присутствія, бывшаго подъ предѣтельствомъ Петроковскаго Губернатора, наконецъ имъ-же получены какъ заключеніе Варшавскаго Генераль-Губернатора о его проектѣ, такъ и письменные отзывы о стоимости земли, необходимой подъ дорогу, отъ 315 владѣльцевъ, по землямъ которыхъ проектированъ путь. Все вышеизложенное отняло у Семичова массу времени, труда и расходовъ. Но за то проектъ его является единственнымъ по соблюденію всѣхъ формальностей и условій, требуемыхъ закономъ.

Между тѣмъ въ засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ 29 Апрѣля сего года разсматривались проекты еще четырехъ соискателей на постройку желѣзной дороги отъ Ченстохова до Гербовъ, изъ которыхъ трое (инж. Макаревичъ, австрійскій подданный Праусъ и полковн. Нечволодовъ), не только не произвели изысканій означенной линіи, но даже проекты которыхъ не были, вопреки закона (Положеніе о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ), разсмотрѣны Особымъ Присутствіемъ при мѣстномъ Губернаторѣ, и одинъ (князь Любомірскій) произвелъ только поверхностныя изысканія.



Такимъ образомъ преимущества, достигнутыя Семичовымъ предъ прочими соискателями, явившимися послѣ него, и стоившія Семичову труда и издержекъ, были сведены къ нулю допускомъ къ конкуренціи такихъ соискателей, которые ограничились лишь подачею прошеній, не говоря о не соблюденіи ими законныхъ требованій при проектированіи подъезднаго пути, налагаемыхъ на нихъ Положеніемъ о подъездныхъ путяхъ.

Интересы Семичова были еще болѣе нарушены тѣмъ, что въ Комиссіи было предложено присутствовавшему представителю Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, которая и не думала никогда строить дорогу отъ Ченстохова до Гербовъ, произвести изысканія ея, чѣмъ какъ бы предрѣшалось дѣло передачи постройки означенной дороги Обществу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, не смотря на то, что въ той-же Комиссіи означенный представитель Варшавско-Вѣнской жел. дороги высказался принципиально противъ постройки проектируемой дороги.

Изысканія до сего времени Обществомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги не сдѣланы.

Между тѣмъ помимо другихъ есть крайне важный мотивъ къ постройкѣ Ченстоховской вѣтви, который идетъ въ разрѣзъ интересамъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, но ко благу русской промышленности и русскаго потребителя. Дѣло въ томъ, что Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога своимъ путемъ, расположеннымъ съ Сѣвера на Югъ, параллельно германской границѣ, устроила заставу для всѣхъ русскихъ и заграничныхъ грузовъ, идущихъ чрезъ Польшу, на протяженіи болѣе 400 верстъ, заставляя каждый пудъ груза, хотя бы онъ лежалъ по срединѣ дороги, обязательно дѣлать обходъ чрезъ одинъ изъ конечныхъ ея пунктовъ. Благодаря этой, такъ сказать, китайской стѣнѣ, всѣ товары, идущіе чрезъ западную Польскую границу, обязательно обложены налогомъ въ пользу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, ибо послѣдняя всѣми средствами и способами старается отклонить всякую попытку къ проведенію кѣмъ либо вѣтвей, перпендикулярныхъ къ германской границѣ, заставляя всѣ грузы дѣлать двойной непроизводительный пробѣгъ къ Сѣверу или къ Югу. Намъ русскимъ, приходится платить двойные тарифы, изъ нихъ одинъ въ пользу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, когда грузъ идетъ на примѣръ съ Сѣвера на Югъ, а другой въ пользу германской, когда тотъ-же грузъ долженъ далѣе слѣдовать съ Юга на Сѣверъ. Такимъ образомъ, благодаря Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ съ русскаго производителя и потребителя одновременно взимается двойной налогъ— одинъ въ пользу германскихъ, а другой въ пользу Варшавско-Вѣнской желѣзныхъ дорогъ, причемъ первымъ часто перепадаетъ львиная доля, ибо тарифъ германскихъ дорогъ далеко выше русскаго. Къ этому слѣдуетъ еще добавить, что заставляя всѣ грузы слѣдовать чрезъ конечные пункты дороги, Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога загромодила свои оба пути настолько, что не въ состояніи перевозить своевременно всѣхъ предъявляемыхъ къ ней грузовъ особенно каменнаго угля, отчего въ послѣднее время въ Варшавѣ и Лодзи ежегодно повторяются угольные кризисы, обострившіеся настолько, что цѣна угля неоднократно подымалась, при мелкой продажѣ, до 30 коп. за пудъ, т. е. болѣе, чѣмъ на 150 процентовъ противъ дѣйствительной его стоимости. Что всего обиднѣе въ этомъ дѣлѣ -- это то, что Правленіе Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, въ своемъ отчетѣ за 1897 годъ, на страницѣ 5-й, пишетъ слѣдующія строки:

„Располагать такимъ подвижнымъ составомъ, чтобы каждое требованіе „отправителей или получателей угля въ каждый моментъ могло быть сполна „удовлетворено ---эта задача, которую ни Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога, „ни какая либо другая, обслуживающая копи, какъ въ Россіи, такъ и за „границей исполнить не въ состояніи. Вообще эти требованія въ полности „удовлетворены быть не могутъ и дѣйствительно въ 1897 году не были „удовлетворены“.

Если такія категорическія и вмѣстѣ съ тѣмъ крайне прискорбныя заявленія позволяетъ себѣ дѣлать Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога теперь, только при возрожденіи у насъ фабричнаго и заводскаго дѣла, то что-же



можно ожидать от нея съ развитіемъ промышленности, когда напимѣрь одинъ только оканчивающійся нынѣ постройкою заводъ Гантке, около Ченстохова, съ годовою выплавкою 7.400,000 пуд. чугуна, потребуетъ ежегодно одного каменнаго угля около 15 милліоновъ пудовъ, не считая такого-же количества руды, флюсовъ и пр.

Вотъ эта-то несправедливость по отношенію къ русскимъ интересамъ со стороны Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги и составляетъ второй важный мотивъ къ постройкѣ Ченстоховской, Калишской и др. желѣзныхъ дорогъ, идущихъ перпендикулярно къ нашей западной границѣ.

И понятно, Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога высказалась прямо противъ постройки вѣтви, говоря, что она отвлечетъ отъ нея 25 милліоновъ пудовъ груза, въ томъ числѣ 17 милліоновъ пудовъ угля, что чрезъ это валовая выручка ея уменьшится на 368,000 руб. и что, благодаря этой вѣтви, необходимо послѣдуетъ, въ ущербъ русской каменноугольной промышленности, усиленіе поступленія Силезскаго угля, такъ какъ обходный путь отъ Бреславля до Лодзи чрезъ Гербы будетъ короче нынѣшняго пути чрезъ Сосновицы на 84 версты, а путь отъ Каттовицъ (силезскій угольный рынокъ) на ту же Лодзь, чрезъ Гербы будетъ длиннѣе всего на 14 верстъ, чѣмъ чрезъ Сосновицы, такъ что германской дорогѣ стоитъ только немного уменьшить тарифъ, чтобы направить весь уголь чрезъ Гербы. Высказываясь принципиально противъ постройки Ченстоховской вѣтви, Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога тѣмъ не менѣе, въ засѣданіи Коммисіи о новыхъ ж. д. 29 Апрѣля на запросъ члена Коммисіи Тайнаго Совѣтника Звегинцова, заявила, что если Правительство все-таки признаетъ нужнымъ строить эту вѣтвь, то она, Вѣнская дорога, пойдетъ на всякія условія, лишь бы концессія осталась за нею. Такое заявленіе Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги вполнѣ понятно. Эта дорога по многолѣтнему опыту знаетъ, что, получивъ концессію, она можетъ откладывать постройку нежелательной ей вѣтви, подъ разными предлогами, на неопредѣленное время, а если Правительство все-таки понудитъ ее строить, то эту вѣтвь можно выстроить и эксплуатировать такъ, что всякій будетъ ее избѣгать. Что касается мотивовъ, приведенныхъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогою противъ постройки Ченстоховской вѣтви, то они не выдерживаютъ даже снисходительной критики. Дѣйствительно опасеніе за потерю 25 милліоновъ пудовъ грузовъ, въ томъ числѣ 17 милліоновъ пудовъ каменнаго угля, слишкомъ преувеличено, ибо по послѣднимъ таможеннымъ даннымъ (за 1896 г.) всего чрезъ Сосновицы прошло 17.933.559 пудовъ угля и этотъ уголь поступилъ на все Царство Польское, включая Варшаву и Лодзь, а не въ одинъ городъ Ченстоховъ, куда только и могъ бы, вслѣдствіе дороговизны перегрузки, поступить заграничный уголь. По отчету Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ 1897 году поступило въ Ченстоховъ въ дѣйствительности угля всего 7.054,579 пудовъ, изъ числа котораго навѣрное около 90% русскаго, ибо онъ дешевле заграничнаго. Обходъ заграничнаго угля чрезъ Гербы, въ виду двойной перегрузки, возможенъ только при угольныхъ кризисахъ, въ которыхъ главною виновницею является Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога, которая, какъ выше было сказано, заявляетъ, что она не можетъ вполнѣ удовлетворить угольную перевозку. При нормальныхъ условіяхъ направленіе всего угля *чрезъ Гербы* не возможно, ибо при тарифѣ на германскихъ дорогахъ по 13,4 пфенига за тонну-километръ, провозъ вагона кокса, напимѣрь, изъ Забже (главный угольный рынокъ, вблизи Каттовицъ) чрезъ Сосновицы до Ченстохова стоитъ: (12 кил.  $\times$  1,34 марк. + 9 руб. = 16,08 марк. + 9 руб. =) 17 руб., а тотъ же вагонъ до Гербъ, при разстояніи въ 46 кил. стоитъ (46  $\times$  1,34 = 61,64 марки =) 30 руб., а если къ этому добавить еще тарифъ по Ченстоховской вѣтви, около 8 руб., расходы по перегрузкѣ и потерѣ угля, то провозъ одного вагона обойдется не менѣе 40 руб. Эта переплата въ 40—17 = 23 руб. на вагонъ, конечно возможна только при угольныхъ кризисахъ, а таковыя всегда будутъ имѣть мѣсто, если только Правительство не придетъ на помощь нашей заводской промышленности устройствомъ новыхъ рельсовыхъ путей, перпендикулярныхъ германской границѣ. Если даже допустить



положительно невозможное, что Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога потеряетъ дѣйствительно 368,000 руб. валовой выручки, то и это совсѣмъ не страшно, ибо эта выручка получается главнымъ образомъ отъ грузовъ, таксирваемыхъ по  $\frac{1}{36}$  —  $\frac{1}{65}$  коп. съ пудо-версты и при томъ проходящихъ на короткихъ разстояніяхъ, а такіе грузы совсѣмъ не интересны для дороги и даже убыточны, особенно при усиленномъ движеніи полнымъ графикомъ, такъ какъ они давая ничтожную чистую прибыль, заполняя собою графикъ, препятствуютъ пропуску болѣе цѣнныхъ и выгодныхъ грузовъ, идущихъ на далекія разстоянія. Можно смѣло сказать, что эти грузы, о которыхъ печалится Вѣнская дорога, едва ли дадутъ ей 8% — 10% чистой прибыли съ валовой выручки въ 368,000 руб., а это составитъ всего 29 — 37 тыс. рублей, при обремененіи дороги 25-ю милліонами пудовъ груза. Наконецъ участіе казны въ прибыляхъ съ этихъ 368,000 руб. не потеряется для нея, а скорѣе возрастетъ — оно явится на другой русской дорогѣ, въ прибыляхъ которой казна одинаково заинтересована, но при болѣе благоприятныхъ условіяхъ для Государства, ибо Ченстоховская дорога, вводя, первая въ Россіи, электрическую тягу для товарнаго движенія, возьметъ болѣе высокій тарифъ чѣмъ  $\frac{1}{36}$  —  $\frac{1}{65}$  коп. за счетъ долей германскихъ дорогъ, которымъ тогда не придется возить грузы по напрасу съ Сѣвера на Югъ и обратно. Сверхъ того этотъ нечувствительный для Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги переходъ 368,000 рублей съ нея на другую дорогу, значительно улучшить, для блага Россіи, провозоспособность (а слѣдовательно и доходность) Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, проектирующей нынѣ даже прокладку третьяго пути отъ Сосновицъ до Ченстохова, въ виду невозможности исполнѣ удовлетворить угольнымъ перевозкамъ существующихъ заводовъ и фабрикъ, не говоря уже о вновь строящихся громаднѣхъ заводахъ, на примѣръ, завода Гантке, вблизи Ченстохова, который одинъ дастъ груза свыше 25 милліоновъ пудовъ.

Остальные соискатели, не ознакомившись всесторонне съ дѣломъ, но желая только получить концессию во чтобы то ни стало, предложили казнѣ условія, явно невыгодныя и неосуществимыя для предпринимателя, такъ, на примѣръ, князь Любомірскій предлагаетъ въ пользу казны 20% *валовой дохода*, г. Ружицкій ограничиваетъ срокъ концессіи 30-ю годами и т. д., а иностранецъ Праусъ выступить, вѣроятно, съ еще болѣе заманчивыми предложеніями... Про такихъ лицъ въ Коммиссіи было высказано мнѣніе, что они или относятся къ дѣлу не серьезно, или-же имѣютъ въ виду какія либо особыя цѣли. Несомнѣнно, что въ данномъ случаѣ имѣютъ мѣсто и то и другое, относя къ послѣднему политическую подкладку и соблазнительную мысль о возможности перепродажи дѣла Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ, которой всегда будетъ выгодно перекупить съ цѣлью пресѣченія конкуренціи, даже крайне невыгодную концессию, рискуя потерей какихъ нибудь 10,000 рублей и оттягивая или устраняя вовсе чрезъ это постройку нежелательной для нея дороги.

Когда былъ поднятъ вопросъ и возбуждено сомнѣніе между членами коммиссіи относительно доходности предполагаемаго Гербы-Ченстоховскаго пути, высказано было предположеніе, что всѣ такъ упорно добиваются полученія концессіи на эту дорогу въ виду ея яко-бы необычайнаго транзитнаго значенія. Опровергая послѣднее предположеніе, Семичовъ ограничился заявленіемъ, что на *транзитъ ни въ какомъ случаѣ не рассчитываетъ*. Въ настоящее время Семичовъ имѣетъ честь представить нижеслѣдующія *фактическія* данныя, являющіяся результатомъ его финансовыхъ и экономическихъ изслѣдованій на мѣстѣ *вполнѣ подтверждающія доходность этой дороги въ зависимости только отъ мѣстныхъ грузовъ*.

Торговля и промышленность гор. Ченстохова растутъ не по днямъ, а по часамъ. Достаточно сказать, что г. Ченстоховъ въ 1893 году имѣлъ всего 29,600 жителей при 34 фабрикахъ, а теперь въ немъ насчитывается до 65,000 жителей и 90 фабрикъ и заводовъ, считая въ томъ числѣ строящійся заводъ Гантке съ 6000 рабочихъ. Въ самомъ городѣ находятся слѣдующіе, почти все большіе заводы:



- 1) Джуто-прядильные и ткацкіе заводы Бр. Гольдштейнъ, Одерфельдъ и Оппенгеймъ.
- 2) " " " „Блешно“ Дитриха.
- 3) " " " „Варта“.
- 4) Шерстепрядильные заводы Моттъ, Мельясу, Коле и Делаутръ.
- 5) " " Пельцеръ и Сынъ.
- 6) Бумажная фабрика К. Гинзбергъ и Сынъ.
- 7) Паровая мельница.
- 8) Фабрика цвѣтной бумаги Маркусфельдъ и К<sup>о</sup>.
- 9) Паровая лѣсопиля Бр. Гольдштейнъ.
- 10) Паровая красильня нитокъ В. Горассъ и Сыновья.
- 11) Два чугуно-литейныхъ завода.
- 12) Химическій заводъ Генрихъ Заксъ.
- 13) Клееварня Нейфельдъ и К<sup>о</sup>.
- 14) " Гельманъ.
- 15) Фабрика роговыхъ пуговицъ Бр. Гроссманъ.
- 16) Спичечная фабрика Гелихъ и Лухъ.
- 17) Пивоваренный заводъ Шведе и К<sup>о</sup>.
- 18) Целулоидный заводъ С. Вейнбергъ.
- 19) Фабрика бумажнаго бѣлья С. Вейнбергъ.
- 20) Фабрика швейныхъ иглъ Г. Иммихъ.
- 21) Большіе заводы для обжиганія извести.
- 22) Большіе кирпичные заводы.

Ченстоховъ, будучи уѣзднымъ административнымъ центромъ съ отдѣленіями Государственнаго и Варшавскаго Коммерческаго Банковъ, сталъ такъ-же промышленнымъ центромъ и для окружающихъ его мѣстъ: Порай, Мышковъ, Завирей, Рудники—мѣстонахождение известковаго камня и друг. Во многихъ отношеніяхъ Ченстоховъ представляетъ подобіе Лодзи, въ которой въ теченіи 5-ти лѣтъ увеличилось населеніе съ 149,000 до 350,000, а число фабрикъ и заводовъ съ 226 до 510, не считая 27 строящихся.

Къ быстрому развитію промышленности и торговли Ченстоховъ имѣетъ гораздо болѣе данныхъ чѣмъ Лодзь, которая безводна по неимѣнію живыхъ источниковъ воды и на 142 версты отстоитъ далѣе, чѣмъ Ченстоховъ, отъ домбровскихъ угольныхъ копей, этого рычага всякой заводской промышленности. Если къ этому добавить, что Ченстоховъ расположенъ на рѣкѣ Вартѣ, что жизнь въ Ченстоховѣ, рабочія руки и строительные матеріалы гораздо дешевле, чѣмъ въ Лодзи, что проектируемая дорога къ Гербамъ пересѣкаетъ мѣстность богатую залежами желѣзной руды, глиною, строевымъ лѣсомъ, каменоломнями и известковыми копями и заводами, то тогда сдѣлается понятнымъ почему такая масса лицъ, знакомыхъ съ мѣстными условіями и дѣломъ только по слухамъ, ходатайствуютъ о предоставленіи имъ права постройки Гербы-Ченстоховской дороги, видя въ ней со временемъ вторую Лодзинскую желѣзную дорогу, которая въ 1896 г. дала на версту 56,000 рублей валового сбора.

Таковыми апріорными соображеніями очевидно и руководствовались участвовавшіе въ засѣданіи 29 Апрѣля соискатели, предлагавшіе Правительству прямо необычайное участіе въ прибыляхъ проектируемой дороги. Между тѣмъ произведенное Семичовымъ финансовое и экономическое изслѣдованіе этого вопроса, основанное на подробныхъ изысканіяхъ, дало нижеслѣдующіе результаты.

Познакомившись детально съ мѣстными условіями и нуждами владѣльцевъ рудныхъ залежей и большихъ мѣстныхъ заводовъ, можно придти къ убѣжденію на основаніи фактическихъ данныхъ и предложеній нижепоименованныхъ лицъ, что минеральныя богатства этой мѣстности будутъ эксплуатироваться въ значительно большихъ размѣрахъ чѣмъ теперь, заводами Гантке, Екатериненскимъ заводомъ въ Сосновицахъ, заводомъ „Хута Банковая“ и желѣзо-дѣлательнымъ заводомъ въ имѣніи „Бляховня“ равно какъ, съ проведеніемъ проектируемаго пути, облегчится вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ имѣнія „Бляховня“ за границу и въ Ченстоховъ, и увеличится производство кирпичныхъ и известковыхъ заводовъ, и что указанное въ прилагаемой при семъ



вѣдомости количество грузовъ неизбѣжно пойдетъ по проектируемой Гербы-Ченстоховской желѣзной дорогѣ съ вѣтвями.

I. Черезъ Гербы въ 1897 г. при гужевой примитивной перевозкѣ прошло около 1 милліона пудовъ груза, на сумму 3 милліона руб. Въ 1898 году въ теченіи только 8 мѣсяцевъ привозъ заграничныхъ товаровъ превысилъ сумму 3-хъ милліоновъ рублей. Естественно предполагать, что съ проведеніемъ хотя-бы узкоколейнаго желѣзно-дорожнаго пути, ввозъ увеличится по меньшей мѣрѣ вдвое ввиду того, что, при личныхъ переговорахъ Семичова съ директорами джуто-прядильныхъ и ткацкихъ заводовъ въ Ченстоховѣ, Гилле и Дитриха, Моттъ-Мейлласу-Коліе-Делаутръ, Пельцеръ и Сынъ, выяснилось, что по проложеніи проектируемаго пути весь джутъ нужный для ихъ фабрикъ въ количествѣ около 1,000 вагоновъ, они будутъ получать только черезъ Гербы. На основаніи вышеизложеннаго можно рассчитывать, что черезъ Гербы пойдетъ болѣе 1½ милліона пудовъ груза.

II. Господинъ Май, главный директоръ Екатериненскаго желѣзо-дѣлательнаго и механическаго завода въ Сосновицахъ, арендующій залежи желѣзной руды и желѣзо-дѣлательный заводъ въ имѣніи „Бляховня“, предложилъ гарантировать Семичову слѣдующее количество грузовъ:

а) отъ Гнашинъ, (мѣстечко около Лоекъ) мѣстонахождение отводовъ желѣзной руды, принадлежащихъ Екатериненскому заводу, до Бляховни 1 милліонъ пудовъ руды; б) отъ Гнашинъ до Ченстохова 500,000 пудовъ желѣзной руды; в) отъ Бляховни до Ченстохова 20,000 пудовъ различного груза; г) отъ Ченстохова до Бляховни до 200,000 пудовъ угля и кокса и д) отъ Гнашинъ до Ченстохова 10,000 пудовъ различного груза. *Всего 1.730,000 пудовъ.*

III. Братья Гольдшейнъ, имѣющіе лѣсопильный заводъ въ Ченстоховѣ и арендующіе всѣ лѣса въ имѣніи „Бляховня“, доставляютъ лѣсъ въ Ченстоховъ на свой заводъ, а равно и экспортируютъ его за границу черезъ Гербы. По ихъ заявленію по желѣзной дорогѣ пройдетъ: а) отъ Бляховни до Ченстохова болѣе 500,000 пудовъ лѣса и б) отъ Бляховни до Гербъ 400,000 пудовъ лѣса. *Всего 900,000 пудовъ лѣса.*

IV. Владѣлецъ имѣнія Лойки, куда проектирована вѣтвь отъ магистральной линіи, полковникъ Стеткевичъ лично заявилъ, что согласенъ заключить условіе, гарантируя 8,000 вагоновъ желѣзной руды отъ Лоекъ до Ченстохова. Теперь, добытая имъ руда перевозится гужевымъ способомъ до станціи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги по цѣнѣ 1½ до 1¾ коп. за пудъ, т. е. отъ ⅙ коп. до ⅕ коп. съ пуда и версты, гдѣ руда нагружается на вагоны Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги для отправки на заводъ „Хута Банковая“. При настоящихъ условіяхъ примитивной перевозки и перегрузки, Стеткевичъ доставляетъ на заводъ „Банковая Хута“ до 5,000 вагоновъ въ годъ, причемъ у него лежитъ болѣе 1,000 вагоновъ добытой руды, ожидающей только возможности перевозки. Слѣдовательно отъ Лоекъ до Ченстохова руды пойдетъ въ количествѣ 8,000 вагоновъ *т. е. 4.800,000 пудовъ.*

V. Директоръ и одинъ изъ главныхъ акціонеровъ „Общества механическихъ заводовъ Гантке“, Г-нъ Гантке, строить заводъ на 7 доменныхъ печей съ 6,000 рабочихъ. Двѣ доменные печи уже готовы и начали работу. Въ виду той массы желѣзной руды, которая ему потребуется для производства, онъ заручился отводами во всей почти окружающей мѣстности и главнымъ образомъ около деревъ Гнашинъ и Выразовъ, пересѣкаемыхъ проектируемой Семичовымъ желѣзной дорогою. При переговорахъ съ нимъ г. Гантке выразилъ согласіе\*) заключить условіе и гарантировать дорогѣ 6,000 вагоновъ желѣзной руды отъ Гнашинъ до завода, и 2,000 вагоновъ отъ Выразова до завода, а слѣдовательно итого 8,000 вагоновъ желѣзной руды. *Всего до 4.800,000 пудовъ.*

VI. Проектируемый путь проходитъ мимо 6 большихъ кирпичныхъ заводовъ: Богусловскаго, двухъ находящихся на городской землѣ, Блейвеса и др., вырабатывающихъ въ общей сложности по крайней мѣрѣ 9.000,000 штукъ

\*) На основаніи означеннаго предложенія Семичовымъ были произведены изысканія для постройки вѣтви къ самому заводу.



кирпича, изъ которыхъ пойдетъ до 5 мил., что дастъ груза болѣе 1.000,000 пудовъ.

Предполагая минимальный тарифъ въ  $\frac{1}{12}$  коп. съ пудо-версты, ввиду примѣненія на проектируемой дорогѣ дорого стоящей электрической тяги и того, что нынѣ доставка руды производится гужевымъ способомъ по цѣнѣ отъ  $\frac{1}{6}$  до  $\frac{1}{5}$  коп.\*) съ пуда и версты, будущая валовая доходность дороги выразится въ слѣдующихъ цифрахъ:

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.		Количество тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Пудо-верстная ставка.	Плата за провозъ одного пуда по всему разстоянію.	Выручка въ руб-ляхъ отъ перевозки	Станціонные сборы.		ВСЕГО.
								Съ пуда.	За все ко-личество.	
Отправление.										
къ Гербамъ хлѣбъ } сѣмена } разные грузы . . . . .	См. Обзоръ Внѣшн. Торг стр. 17, за 1897 г. прилож. къ IV таблицѣ.	30	18	540	$\frac{1}{12}$	1,50	450	0,5	150	600
		10	18	180	$\frac{1}{12}$	1,50	150	0,5	50	200
		256	18	4,608	$\frac{1}{8}$	2,25	5,760	0,7	1,792	7,552
ИТОГО . . . . .		296	18	5,328	—	—	6,360	—	1,992	8,352
Прибытіе.										
къ Ченстохову:										
джутъ (см. выше I п. и Обзоръ Внѣшн. Торговли стр. 56, табл. IX)		600	18	10,800	$\frac{1}{8}$	2,25	13,500	0,7	4,200	17,700
шерсть . . . . .	См. Обзоръ Внѣшн. Торговли стр. 56, 52, 36, 8 и 68, таблицы IX.	31	18	558	$\frac{1}{8}$	2,25	698	0,7	217	915
химич. продукты . . . . .		48	18	864	$\frac{1}{8}$	2,25	1,080	0,7	336	1,416
краски . . . . .		15	18	270	$\frac{1}{8}$	2,25	338	0,7	105	443
древесная масса . . . . .		70	18	1,260	$\frac{1}{8}$	2,25	1,575	0,2	140	1,715
рыба . . . . .		25	18	450	$\frac{1}{8}$	2,25	563	0,7	175	738
разные грузы . . . . .		196	18	3,528	$\frac{1}{8}$	2,25	4,410	0,7	1,372	5,782
ИТОГО . . . . .		985	18	17,730	—	—	22,164	—	6,545	28,709
Переносъ . . . . .		1,281	—	23,058	—	—	28,524	—	8,537	37,061

\*) По даннымъ собраннымъ на мѣстѣ у полковника Стеткевича владѣльца залежей желѣзной руды: Рудники «Анна» и «Янъ».



НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ.	Количество тысяч пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Пудо-верстная ставка.	Плата за провозъ одного пуда по всему разстоянію.	Выручка въ руб-ляхъ отъ перевозки	Станціонные сборы.		ВСЕГО
							Съ пуда.	За все ко-личество.	
Переносъ . . .	1,281	—	23,058	—	—	28,524	—	8,537	37,06
<b>Междустанціонная перевозка.</b>									
а) Желѣзная руда изъ Гнашинъ до Ченстохова для Екатерининскаго завода (см. выше II пунктъ) . . .	500	7	3,500	$\frac{1}{12}$	0,58	2,900	0,4	2,000	4,90
Желѣзная руда изъ Гнашинъ въ Бляховню (см. выше II пунктъ) для завода „Бляховня“ . . . . .	1,000	8	8,000	$\frac{1}{12}$	0,67	6,700	0,4	4,000	10,70
Желѣзная руда изъ Лоекъ (рудниковъ Стеткевича, см. выше IV пунктъ) до Ченстохова для отправки по В.-В. ж. д. на заводъ „Хута Банковая“ . . . . .	4,800	8	38,400	$\frac{1}{12}$	0,67	32,160	0,4	19,200	51,36
Желѣзная руда изъ Гнашинъ до заводовъ Гантке (см. выше п. V) .	3,600	11	39,600	$\frac{1}{12}$	0,92	33,120	0,4	14,400	47,52
Желѣзная руда изъ Выразова до заводовъ Гантке (см. выше п. IV).	1,200	13	15,600	$\frac{1}{12}$	1,08	12,960	0,4	4,800	17,76
ИТОГО . .	11,100	—	105,100	—	—	87,840	—	44,400	132,24
б) Лѣсъ изъ Бляховни въ Гербы (см. Обзоръ Внѣшн. Торговли стр. 17, прилож. къ VI табл., и выше III п.)	400	9	3,600	$\frac{1}{12}$	0,75	3,000	0,4	1,600	4,60
Лѣсъ изъ Бляховни до Ченстохова на лѣсопильню бр. Гольдштейнъ (см. выше III п.) . . . . .	500	11	5,500	$\frac{1}{12}$	0,92	4,600	0,4	2,000	6,60
ИТОГО . .	900	—	9,100	—	—	7,600	—	3,600	11,20
в) Каменный уголь изъ Ченстохова въ Бляховню (см. II п.) ИТОГО . .	200	13	2,600	$\frac{1}{12}$	1,08	2,160	0,4	800	2,96
г) Грузы кирпичн. заводовъ (см. выше VI пунктъ) . . . . ИТОГО . .	1,000	7	7,000	$\frac{1}{12}$	0,58	5,800	0,4	4,000	9,80
д) Грузы мѣстн. отпр. и приб. ИТОГО .	500	9	4,500	$\frac{1}{8}$	1,13	5,650	0,7	3,500	9,15
Пассажирское движеніе ИТОГО .	—	—	—	—	—	—	—	—	26,40
За нагрузку и выгрузку около 2.000,000 пуд. (0,33 к. съ пуда) . . ИТОГО .	—	—	—	—	—	—	—	—	6,50
В С Е Г О . .	14,981	—	151,358	—	—	137,574	—	64,837	235,31



# СМѢТА.

на эксплуатацію Гербы-Ченстоховской ж. д. (при 4 парахъ пасс. поѣздовъ по 3 вагона и 4 парахъ товарныхъ по 12 вагоновъ).

№	Наименованіе статей расхода.	Количе- ство.	По цѣнѣ.	На сумму.	ИТОГО.
<b>I Отдѣлъ. Правленіе общества.</b>					
1	Вознагражденіе членовъ Правленія и ревизіонной Коммисіи . . . . .				
2	Окладное содержаніе служащихъ въ Правленіи . . . . .				
3	Неокладныя выдачи и обмундированіе служащихъ . . . . .			16,000	
4	Квартирные расходы, отопленіе, освѣщеніе . . . . .				
5	Канцелярскіе расходы . . . . .				
6	Другіе и непредвидѣнные расходы . . . . .				
	<b>Итого . . . . .</b>				16,000
<b>II Отдѣлъ. Управленіе дороги.</b>					
1	Управляющій дор., онъ-же Начальникъ ремонта и движенія . . . . .	1	—	3,000	
2	Начальникъ тяги, онъ-же завѣдующій электрическою частью и ремонтомъ вагоновъ . . . . .	1	—	1,800	
3	Начальникъ Контроля сборовъ и статистики . . . . .	1	—	1,500	
4	Правитель Канцеляріи, онъ-же завѣдующій матеріальною частью . . . . .	1	—	1,500	
5	Бухгалтеръ главный . . . . .	1	—	1,500	
6	Помощникъ Начальника тяги (главный мастеръ) . . . . .	1	—	1,200	
7	Счетоводовъ . . . . .	8	720	5,760	
8	Конторщиковъ, писцовъ, кладовщ. . . . .	15	500	7,500	
9	Кассиръ . . . . .	1	—	600	
10	Медицинскій персоналъ . . . . .	—	—	800	
11	Сторожей . . . . .	5	180	900	
12	Обмундированіе служащихъ, отопленіе и освѣщеніе службъ, мебелировка, чистка и пр. . . . .	—	—	1,500	
13	Канцелярскіе расходы и бланки для всѣхъ службъ . . . . .	—	—	1,000	



№	Наименованіе статей расхода.	Количе- ство.	По цѣнѣ.	На сумму.	ИТОГО.
14	Содержаніе врачебной части . . . . .	—	—	500	
15	Командировочные, суточные, пособіе, уплата за вечернія работы и сдѣльныя . . . . .	—	—	1,200	
16	Почтовые и телеграфные расходы и друг. мелкія работы . . . . .	—	—	1,200	
					31,460
<b>III Отдѣлъ. Служба ремонта пути.</b>					
1	Десятниковъ . . . . .	1	—	480	
2	Дорожныхъ мастеровъ . . . . .	3	480	1,440	
3	Старшихъ рабочихъ . . . . .	3	300	900	
4	Сторожей при 8 будкахъ и 4 казармахъ.	12	150	1,800	
5	Постоянныхъ рабочихъ, полагая на версту по 1 чел. а всего на 24,94 в. .	25	180	4,500	
6	Дополнительныхъ рабочихъ на лѣто .	—	—	1,000	
7	Мастеровыхъ: печникъ 1, плотникъ 1, столяръ 1, кузнецъ 1, молото- боецъ 1, маляръ—кровельщикъ 1, всего человекъ . . . . .	6	300	1,800	
8	Обмундированіе служащихъ . . . . .	—	—	250	
9	Отопленіе и освѣщеніе 8 будокъ по 60 р. и 4 казармъ по 100 руб. .	—	—	880	
10	Ремонтъ инструментовъ и вагончиковъ.	—	—	300	
11	Освѣщеніе пути на верстахъ . . . . .	25	5	125	
12	Содержаніе и ремонтъ земляного по- лотна, откосовъ и канавъ на верстахъ . . . . .	31	20	620	
13	Ремонтъ искусствен. сооружений на верстахъ . . . . .	25	20	500	
14	Ремонтъ верхняго строенія (кромѣ шпалъ и рельсъ, ремонтъ которыхъ не предполагается на первые годы) всего на верстахъ . . . . .	31	50	1,550	
15	Ремонтъ путевыхъ знаковъ, сигна- ловъ, переводовъ, вѣсовыхъ помо- стовъ на верстахъ . . . . .	25	10	250	
16	Ремонтъ зданій, платформъ, казармъ, будокъ, водоснабженій на верстахъ .	25	60	1,500	
17	Прочіе расходы по содержанію зданій и дворовъ (очистка трубъ, набивка ледниковъ, очистка дворовъ, отхо- жихъ мѣстъ, содержаніе садовъ, ремонтъ оградъ на верстахъ . . . .	25	50	1,250	
					19,145
<b>IV Отдѣлъ. Служба движенія.</b>					
<i>а) станціонная служба.</i>					
1	Содержаніе Нач. станцій Ченстохова и Гербы . . . . .	2	900	1,800	



№	Наименованіе статей расхода.	Количе- ство.	По цѣнѣ.	На сумму.	ИТОГО.
2	Тоже Нач. станцій Гантке, Бляховня, Лойки . . . . .	3	480	1,440	
3	Тоже помощникамъ Нач. станцій Ченстохова и Гербы, они-же пассажирск. и товарные кассиры . .	2	480	960	
4	Содержаніе завѣдующихъ полустанціями . . . . .	4	300	1,200	
5	Конторщиковъ при станціяхъ Ченстохова и Гербъ . . . . .	2	420	840	
6	Вѣсовщиковъ приѣмщиковъ груза . .	5	300	1,500	
7	Стрѣлочниковъ (8 + 6 + 4) . . . . .	18	150	2,700	
8	Сторожей . . . . .	7	150	1,050	
9	Обмундированіе Нач. станцій. . . . .	5	60	300	
10	Тоже помощниковъ и завѣдующихъ полустанціями . . . . .	6	30	180	
11	Тоже стрѣлочниковъ и сторожей . . .	25	10	250	
12	Отопленіе и освѣщеніе ст. Ченстохова и Гербы по 400 р. Бляховня, Лойки, Гантке по 150 р., четырехъ разъѣздовъ по 120 р. и 6 жилыхъ домовъ по 150 р. всего . . . . .	15	—	2,630	
13	Товарные и пасс. бланки, канцел. расходы . . . . .	—	—	1,000	
14	Нагрузка и выгрузка товаровъ примѣрно . . . . .	—	—	2,000	
					17,850
б) служба поѣздовъ.					
1	Оберъ-кондукторовъ . . . . .	4	360	1,440	
2	а) Кондукторовъ младшихъ, (они-же и проводники вагоновъ) при пасс. вагонахъ . . . . .	4	300	1,200	
	б) Кондукторовъ младшихъ, полагая въ ходу 4 пары товарныхъ поѣздовъ, въ составѣ 12 вагон. при которыхъ 3 проводника и 1 кондукторъ и полагая, что каждая бригада сдѣлаетъ 2 пары поѣздовъ въ сутки, потребуется кондукторовъ 8 и на резервъ 4, а всего . . . . .	12	240	2,880	
3	Обмундированіе оберъ-кондукторовъ . .	4	60	240	
4	Обмундированіе младш. кондукторовъ . .	16	30	480	
5	Освѣщеніе поѣздовъ (электрич.) . . . .	—	—	300	
					6,540
в) телефоны и колокольная сигнализация.					
1	Ремонтъ телеграфн. линіи на верст. . .	25	5	125	
2	Ремонтъ телефоновъ и колокольной сигнализаци . . . . .	—	—	200	
					325



№	Наименованіе статей расхода.	Количе- ство.	По цѣнѣ.	На сумму.	ИТОГО.	
<b>V Отдѣлъ. Служба тяги и ремонтъ вагоновъ *).</b>						
1	Главный машинистъ при центральной станціи . . . . .	1	—	900		
2	Его помощникъ . . . . .	1	—	600		
3	Кочегаровъ . . . . .	4	240	960		
4	Слесарей для ремонта вагоновъ-моторовъ . . . . .	6	400	2,400		
5	Тоже помощниковъ . . . . .	8	240	1,920		
6	Машинистъ водокачки . . . . .	1	—	300		
7	Кочегаръ . . . . .	1	—	240		
8	Ремонтъ пасс. вагоновъ числомъ . .	17	200	3,400		
9	Ремонтъ товарныхъ вагоновъ . . .	100	50	5,000		
10	Осмотрщиковъ и смазчиковъ вагоновъ.	2	240	480		
11	Смазка и чистка вагоновъ при годовомъ пробѣгѣ въ 1.095.000 вагоноверстъ или 2.190.000 осе-верстъ, считая по даннымъ К. Х. С. дор. на 10.000 осе-верстъ по 2 р. 27 к., что составитъ 497 р. 13 к. или .	—	—	500		
12	Сторожей при мастерскихъ и охранѣ вагоновъ . . . . .	4	150	600		
13	Для отопленія 2 машинъ по 250 индик. силъ, полагая работу ихъ по 15 час. въ сутки и по 3 1/2 ф. угля на 1 пар. лошадь въ часъ, потребуется угля въ годъ (365 д.) — 215.569 пуд., а добавляя къ этому уголь на отопленіе мастерскихъ, кузницъ и пр. еще 4.431 пуд., всего потребуется угля пуд. . . . .	220,000	0,10	22,000		
14	Смазка и обтирка машинъ, полагая пробѣгъ грузовъ въ 200.000 тоннъ въ среднемъ по 15 кл., что составитъ 3.000.000 тонно-километровъ, и на смазку и обтирку по 20 р. на 100.000 тонно-километр., всего потребуется . . . . .	30	20	600		
15	Ремонтъ машины и проводовъ . . .	—	—	3,000		
					42,900	
<b>VI Отдѣлъ. Особые обязательныя расходы.</b>						
1	На содержаніе Правительственной инспекціи 1/2 0/0 . . . . .	—	—	1,000		
2	Содержаніе жандармской полиціи .	—	—	1,500		
3	На содержаніе желѣзно-дор. училищъ.	25	7	175		
					2,675	
	<b>Всего . .</b>	—	—	—		<b>Руб. 136,895</b>

\*) Составлено по даннымъ фирмы Thomson Houston и даннымъ германскихъ электрическихъ жел. дорогъ.



*Примѣчаніе.* Расчетъ сдѣланъ при дневной 15-ти часовой работѣ и при 8 парахъ поѣздовъ, изъ нихъ 4 пары пассажирскихъ по 3 вагона и 4 пары товарныхъ, въ составѣ 12 груз. вагоновъ съ подъемною силою 750 пудовъ. При этихъ данныхъ пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ полагая съ маневрами максимальный пробѣгъ 25 верстъ будетъ въ годъ  $3 \times 4 \times 50 \times 365 = 219.000$  вагоно-верстъ и пробѣгъ товарныхъ  $12 \times 4 \times 50 \times 365 = 876.000$  вагоно-верстъ, а всего 1.095.000 вагоно-верстъ, изъ числа которыхъ моторо-вагоно-верстъ будетъ пассажирскихъ примѣрно 109.500 и товарныхъ вагоно-верстъ примѣрно одна треть = 292.000, а всего 401.500. Число пассажирскихъ мѣстъ, предлагаемыхъ четырьмя парами поѣздовъ, полагая въ поѣздѣ изъ 3 вагоновъ (2 вагона III класса по 36 чел. и 1 вагонъ mixed I и II кл. — 18 ч.) 90 пассажировъ будетъ:  $90 \times 8 \times 365 = 262.800$  мѣстъ. Количество пудовъ груза, которое можетъ быть перевезено въ годъ четырьмя парами товарныхъ поѣздовъ при средней нагрузкѣ въ 500 пуд. будетъ  $48 \times 2 \times 500 \times 365 = 17.520.000$  пуд., что при 25-ти верстномъ пробѣгѣ составитъ 438.000.000 пудовъ верстъ.

При пробѣгѣ въ 1.095.000 вагоно-верстъ и расходѣ въ 136.895 руб., одна вагоно-верста обойдется себѣ  $\frac{136.895\ 00}{1.095.000} = 12,5$  коп. или при средней нагрузкѣ вагона въ 600 пуд. въ 0,0208 коп. съ пуда-версты, что составитъ около  $\frac{1}{48}$  съ пудо-версты, тогда какъ эксплуатаціонные расходы на паровыхъ дорогахъ составляютъ примѣрно  $\frac{1}{100} - \frac{1}{150}$ , почему этимъ дорогамъ и есть расчетъ возить уголь по  $\frac{1}{60} - \frac{1}{65}$  коп. съ пудо-версты; для Ченстоховской-же жел. дор. такой тарифъ прямо убыточенъ.

Такъ какъ максимальный перегонъ между станціями около 6 верстъ, то при средней скорости поѣздовъ въ 20 верстъ каждая пара поѣздовъ займетъ 36 мин., а полагая на стоянки еще 8—10 минутъ, каждая пара поѣздовъ займетъ въ графикѣ около 45 минутъ. Слѣдовательно при работѣ полнымъ графикомъ можно пропустить въ 15 часовъ работы  $\frac{15 \times 60}{45} = 20$  паръ поѣздовъ. Если изъ этихъ 20 паръ поѣздовъ 4 пары будутъ пассажирскія, то для товарныхъ поѣздовъ остается 16 паръ, т. е. въ 4 раза болѣе противъ выше-принятаго расчета грузового движенія.



# СВОДЪ

расходовъ по главамъ разцѣлочной вѣдомости по постройкѣ  
Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги съ вѣтвями, длиною  
24,938 верстъ.

Главы.	Наименованіе главъ расхода.	СУММА.	
		Рубли.	Коп.
I	Отчужденіе земель и строеній . . . . .	164,928	40
II	Устройство полотна дороги . . . . .	205,122	75
III	Искусственныя сооруженія . . . . .	47,100	—
IV	Верхнее строеніе пути . . . . .	240,269	73
V	Принадлежности пути . . . . .	8,800	—
VI	Телефоны, электрическая сигнализція . . .	16,250	—
VII	Казармы, будки, переѣзды . . . . .	16,000	—
VIII	Станціонныя постройки . . . . .	273,450	—
IX	Водоснабженіе . . . . .	33,200	—
X	Принадлежности станцій . . . . .	32,750	—
XI	Подвижной составъ, оборудованіе мастерскихъ .	359,150	—
XII	Электрическіе провода и станціи . . . . .	267,500	—
XIII	Оборотный капиталъ . . . . .	37,500	—
XIV	Разные расходы, кромѣ реализаціи . . . . .	159,200	—
Итого . .		1.861,220	88



# ОБЩІЙ ВЫВОДЪ.

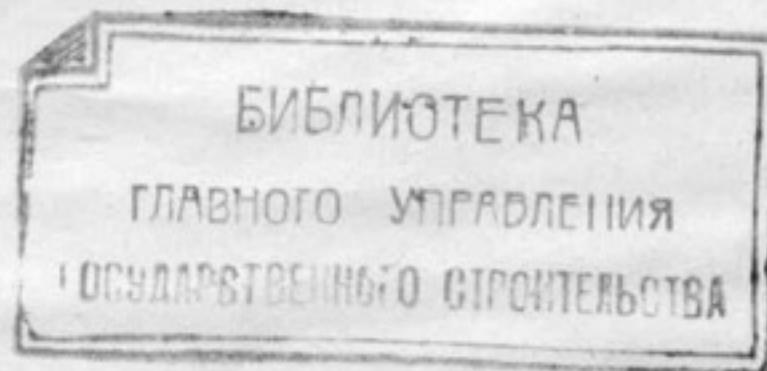
## I.

А. Отправленіе къ Гербамъ . . . . .	Р. 8,352
Б. Прибытіе къ Ченстохову . . . . .	28,709
В. Междустанціонная перевозка: а) Руда . . . . .	Р. 132,240
б) Лѣсъ . . . . .	11,200
в) Камен. уголь . . . . .	2,960
г) Кирпичъ . . . . .	9,800
д) Грузы мѣстные . . . . .	9,150
	<u>165,350</u>
Г. Пассажирское движеніе . . . . .	26,400
Д. За нагрузку и выгрузку около 2.000,000 пуд. . . . .	6,500
	<u>          </u>
Итого валовой выручки . . . . .	Руб. 235,311

## II.

Расходы по эксплуатаціи какъ зависящіе, такъ и не зависящіе отъ движенія, согласно прилагаемой особо смѣтѣ . . . . .	Руб. 136,895
Чистая прибыль . . . . .	Руб. 98,416

Считая стоимость сооруженія дороги, согласно прилагаемому при семъ своду  
расходовъ по главамъ расцѣнной вѣдомости,—1.861,220 руб. 88 коп.,  
чистый доходъ 98,416 руб. составитъ 5,3% на затраченный капиталъ.



Дозволено цензурою, С.-Петербургъ, 14 Октября 1899 г.

Тип. А. Менделевича,



Садовая ул., д. № 81.