

ПРОВЕРЕНО  
19

Не выдается на дом

БИБЛИОТЕКА  
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

ПРОВЕРЕНО  
1992 г.

385.1:658.4:625.11

# Экономическія соображенія

## о проведеніи желѣзнодорожной Жуковка—Бытошъ.

ВѢТВИ

ДЕПОЗИТАРНОЕ  
ХРАНЕНИЕ

Проектируемая вѣтвь, протяженіемъ 39 верстъ, начина-  
ясь отъ ст. Жуковка Р.-О. ж. д., направляется по прямой  
линіи черезъ Брянскій уѣздъ до села Бытоша, попутно за-  
хватывая десятокъ селеній, изъ нихъ болѣе населенныя: Хо-  
диловичи, Гришина, Бацкино и Ивановичи.

Село Фошня вѣткою не затрагивается и отстоитъ отъ  
предполагаемаго остановочнаго пункта около 7—8 верстъ.

На вѣткѣ имѣется, кромѣ конечной, одна станція при-  
близительно на 19—20 верстъ вблизи деревни Саковы. До  
этого пункта линия проходитъ на лѣвомъ берегу рѣки Вѣтъ-  
мы по открытымъ пашнямъ, оставляя, за незначительными  
исключеніями, лѣсныя площади въ сторону на разстояніи  
около 5—7 вер.

Лѣсныя дачи на противоположномъ правомъ берегу  
рѣки находятся на разстояніи приблизительно 3 вер. отъ  
вѣтки и отдѣляются отъ нея самой рѣкой и ея болотистой  
низменностью. Вблизи деревни Саковы вѣтка пересѣкаетъ  
р. Вѣтму, захватываетъ на дальнѣйшемъ протяженіи неболь-  
шія казенныя и хуторскія лѣсныя дачи, идетъ опять по от-  
крытымъ пашнямъ и, пересѣкая затѣмъ вблизи дер. Ивано-  
вичи другой разъ р. Вѣтму и новоустроенную дорогу Маль-  
цовскихъ заводовъ, направляется черезъ Мальцовскіе лѣса  
до конечнаго пункта Бытоша.

Почва района—супесчаная и суглинистая; рельефъ—слабо  
волнистый.

Районъ орошается рѣками: Десной, ея притоками Сно-  
постью и Вѣтмой и нѣкоторыми другими мелкими рѣчками;  
ограниченъ таковой съ востока Мальцовскими подъѣздными  
путями, съ сѣвера Рязанско-Уральской жел. дорогой, съ за-  
пада рѣкой Десной и съ юга участкомъ Дубровка — Болва  
Риго-Орловской жел. дороги.

Въ сферу тяготѣнія къ проектируемой линіи войдутъ  
Фошнянская и Бытошевская волости Брянскаго уѣзда Орлов-  
ской губерніи и Будчинская волость Жиздринскаго уѣзда



Калужской губернии, пространством 1256,2 кв. версть или 130863,13 десятинъ.

### Население.

Население района равняется 27871 чел., изъ коихъ на долю Брянскаго уѣзда приходится 19263 чел. и на долю Жиздринскаго уѣзда 8608 чел. Плотность населенія составляетъ въ Брянскомъ районѣ 20,3 чел. и въ Жиздринскомъ — 28 человекъ на квадратную версту.

### Распределение земли.

Въ районѣ, обслуживаемомъ проектируемой вѣткой, земли распределяются слѣдующимъ образомъ:

по разрядамъ владѣнія въ % всей площади:

крестьянскихъ земель . . . . .	28,4%
казенныхъ . . . . .	10,4%

частновладѣльческихъ:

Мальцовскихъ . . . . .	29,4%
другихъ . . . . .	30,7%
	<hr/>
	60,1%
церковныхъ . . . . .	1,1%

по угодіямъ въ % всей площади:

пашни . . . . .	18,7%
-----------------	-------

лѣсовъ:

Мальцовскихъ . . . . .	28%
другихъ . . . . .	34,4%
	<hr/>
	62,4%
луговъ . . . . .	9,7%
усадыбы, выгоновъ, неудобной земли и пр. . .	9,2%

### Занятіе населенія.

За отсутствіемъ достаточной земледѣльческой промышленности населеніе вынуждено искать заработка на сторонѣ. — Прежде всего существенные заработки даютъ населенію переработка продуктовъ лѣсоводства и нѣкоторые кустарные промыслы. Кромѣ того населеніе получаетъ заработокъ на фабрично-заводскихъ предпріятіяхъ Мальцовскаго Общества.

### Земледѣліе.

Вслѣдствіе скудости почвы, прилегающей къ вѣткѣ, районъ не представляется особенно богатымъ съ точки зрѣнія производства зерна. Единственной системой полеводства можно считать трехполье—болѣе сложныхъ системъ нѣтъ. Каждое поле въ среднемъ занимаетъ  $\frac{1}{3}$  пашни и въ озимомъ полѣ сѣется исключительно рожь. По свѣдѣніямъ волостныхъ Правленій въ 1913 г. въ разсматриваемомъ районѣ были засеяны рожью 7050 десят. и овсомъ 2912 десятинъ. Средній воловой сборъ составляетъ съ десятины 39,1 пуд. ржи и 63,1 пуд. овса, а средній высѣвъ на десятину 10,2 пуд. ржи и 13,1 пуд. овса\*).

\*) Взято изъ:

1) „Посѣвная площадь и валовой сборъ хлѣбовъ по Орл. губ. въ 1911 году“.

2) „Общія основанія оцѣнки земельныхъ угодій Орл. губ.“. (Изд. Орл. Губ. Земск. Упр.).



Слѣдовательно сборъ хлѣбовъ въ разсматриваемомъ районѣ не обезпечиваетъ продовольствія населенія. Принимая для собственного потребленія 20 пуд. хлѣба на душу населенія, районъ нуждается въ 300 тыс. пудовъ привознаго хлѣба, который въ настоящее время получается гужевымъ путемъ изъ Жуковки и Дубровки Р.-О. ж. д. и Людинова Мальцовск. подъѣздныхъ путей.

Точно также и сборъ овса очень не великъ по сравненію съ количествомъ лошадей въ районѣ. Къ поступленію на проектируемую дорогу можно ожидать 100 тыс. пудовъ овса. Опрошенные хлѣботорговцы въ разсматриваемомъ районѣ опредѣляютъ количество привоза необходимаго для продовольствія хлѣба въ 600 тыс. пудовъ и овса 400 тыс. пудовъ.

Посѣвы льна и конопли въ Будчинской волости незначительны; сборъ ихъ идетъ на собственное потребленіе населенія; наиболѣе выдаются въ этомъ отношеніи волости Брянскаго уѣзда. Къ вывозу отсюда можно ожидать въ первое время около 5 тыс. пудовъ.

#### Скотоводство.

По справкамъ въ мѣстныхъ волостныхъ учрежденіяхъ въ обслуживаемомъ вѣткою районѣ имѣется:

лошадей . . . . .	8694
рогатаго скота . . . . .	7035
овецъ . . . . .	6130
свиней . . . . .	6335

въ виду чего на 100 человѣкъ населенія приходится:

лошадей . . . . .	31
рогатаго скота . . . . .	25
овецъ . . . . .	21,9
свиней . . . . .	22,1

#### Огородничество и плодоводство.

Садоводство въ районѣ линіи мало развито. Плодоводство встрѣчается у частныхъ владѣльцевъ, но и здѣсь промышленнаго характера не имѣетъ.

#### Лѣсоводство.

Въ районѣ вѣтки имѣется 81692,72 десятинъ лѣса, изъ коихъ 36565,38 десят. Мальцовскихъ, 27888,53 дес. частновладѣльческихъ, 3056,41 десят. крестьянскихъ (почти исключительно дровяныхъ и хворостяныхъ) и 14182,7 десят. казенныхъ лѣсовъ.

Лѣсное хозяйство на казенныхъ дачахъ ведется специалистами, сплошными рубками, по установленной для казенныхъ лѣсовъ инструкціи. Оборотъ рубки предусмтрѣнъ для лиственныхъ породъ 60 лѣтъ, для хвойныхъ 80—120 лѣтъ. Оборотъ рубки на частныхъ дачахъ принять для лиственныхъ 30 и для хвойныхъ породъ 60—80 лѣтъ.

Лѣсъ смѣшанный, хвойный и лиственный, первый до 40%.



Изъ помянутой выше площади казенныхъ дачъ расположены 4967,74 десятины въ Фошнянской волости, въ большинствѣ на лѣвомъ берегу рѣки Вѣтмы, и 9214,96 дес. въ Жиздринскомъ уѣздѣ Калужской губерніи. Въ первомъ районѣ ежегодно вырубается 107,5 дес. и во второмъ 200 дес., что равняется 2% всей казенной площади. Принимая въ среднее основаніе 40 куб. сажени съ десятины (въ Фошнянскомъ уѣздѣ принимается 30 куб. саж. и въ Жиздринскомъ 45 пуд.) и 300 пуд. вѣсу кубической сажени, казенныя дачи ежегодно отпускаютъ  $(107,5 + 200) \times 40 \times 300 = 3.690.000$  пудовъ древесины. Принимая эту норму для частновладѣльческихъ и крестьянскихъ лѣсовъ, таковыя могутъ дать 7.426.600 пудовъ, или весь районъ, такимъ образомъ, 11.116.600 пуд. древесины.

Вычтя отсюда по приблизительному расчету на мѣстное потребленіе 1.130.000 пудовъ (Жиздринское казенное лѣсничество продаетъ мѣстнымъ малолѣснымъ крестьянамъ на свои потребности вырубку съ 30 десятины изъ общихъ 200, что равняется 40 пудовъ въ годъ на человѣка населенія волости, каковое количество и принято для остальныхъ двухъ волостей) — останется на вывозъ  $11.116.600 - 1.130.000 = 9.986.600$  пуд. лѣса, изъ коихъ 5.000.000 пуд. строительнаго матеріала и 3.000.000 пуд. дровъ, такъ какъ въ среднемъ занимаетъ:

строевой лѣсъ . . . . .	50%
дровяной „ . . . . .	30%
и хворостяной лѣсъ . . . . .	20%
лѣсной площади.	

Площадь лѣса, принадлежащая Мальцовскому Обществу, въ настоящій расчетъ не включена, такъ какъ весь эксплуатируемый Обществомъ лѣсъ идетъ на собственное потребленіе, на свои заводы.

Обслуживаемый вѣткою районъ орошается, какъ было выше указано, рѣкой Десной и ея притокомъ Вѣтмой. Во время навигаціи (часто до іюля мѣсяца) эти водные пути перевозятъ: рѣка Десна 500000 штукъ бревенъ и 4000 куб. сажени дровъ, рѣка Вѣтма 100000 штукъ бревенъ; дровъ по послѣдней не сплавляется.

Такъ какъ воднымъ путемъ преимущественно сплавляется болѣе крупный лѣсъ, длиною 9 арш. и толщиною отъ 3 до  $4\frac{1}{2}$  верш., вѣсомъ въ среднемъ 6 пуд. со штуки, то получимъ, что по рѣкѣ Деснѣ перевозится 3.000.000 пуд. бревенъ и 1.200.000 пуд. дровъ и по рѣкѣ Вѣтмѣ 600000 пудъ бревенъ, т. е. по обоимъ путямъ 72% всего свободнаго количества строевого лѣса и почти половина всѣхъ дровъ.

Что касается количества лѣса, которое можно ожидать къ поступленію на проектируемую линію, то съ нѣкоторою увѣренностью можно сказать, что расположенныя между рѣками Вѣтмой и Десной въ Сѣверо-Западномъ и Западномъ



краю казенныя и частныя дачи источникомъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ служить не будутъ. Находящаяся въ Жиздринскомъ уѣздѣ казенная дача, дающая свыше 2 миллионѣ пудовъ лѣса, отстоитъ отъ проектируемой вѣтки и станціи своимъ ближайшимъ концомъ 15 верстъ и дальнѣйшимъ—27 верстъ и частныя дачи отъ 8 до 15 вер., между тѣмъ какъ рѣка Десна и ея сплавной притокъ Снопоть или непосредственно затрогиваютъ эти площади или протекаютъ въ разстояніи двухъ верстъ отъ нихъ. Если при этомъ принять во вниманіе, что перевозимый по рѣкѣ Деснѣ лѣсъ главнымъ образомъ идетъ на лѣсопильные заводы, устроенные у самой рѣки въ Олсуфьевѣ, Жуковкѣ и Брянскѣ въ значительномъ разстояніи отъ желѣзнодорожныхъ станцій, то нельзя предполагать, что, невзирая на вышеуказанныя разстоянія, лѣсопромышленники будутъ предпочитать удобному сплаву по водѣ затруднительную и сравнительно дорогую перевозку лѣса по желѣзнодорожной вѣткѣ.

Въ иномъ положеніи находится лѣсной районъ рѣки Вѣтмы. Непригодность этой мелкой рѣки для сплава, а потому несвоевременность по ней доставки (бываетъ, что до наступленія мороза значительная часть лѣса остается неотправленною) говорятъ за переходъ лѣсныхъ грузовъ на желѣзную дорогу.

Максимумъ, что останется для воды, будетъ 25% нынѣ перевозимаго по ней количества, который поступаетъ на переработку въ ближайшіе лѣсопильные заводы. Остальной строевой лѣсъ въ количествѣ 2.450.000 пуд. и свободные еще въ районѣ дрова въ количествѣ 1.800.000 пуд. должны были бы попасть на новую дорогу.

Но есть невыгодная сторона. Какъ выше сказано, на лѣвомъ берегу рѣки Вѣтмы лѣсная площадь расположена въ разстояніи 5—7 верстъ отъ рѣки и проектируемой вдоль нея дороги. На разстояніи 10—12 верстъ отъ Жуковки, много лѣсныхъ дачъ, между ними казенная, отпускающая ежегодно 1 миллионъ пудовъ древесины, простирается къ югу отъ села Фошни въ направленіи къ участку Жуковка—Ржаница. Противъ этихъ дачъ желѣзнодорожной станціи не предусматривается, а предполагается открыть ближайшій остановочный пунктъ новой дороги на 19—20 верстъ вблизи деревни Саковы въ разстояніи 7—8 верстъ къ сѣверу отъ Фошни, вслѣдствіе чего предназначенный къ поступленію на новую вѣтку лѣсъ изъ названныхъ дачъ долженъ былъ бы подвозиться на станцію гужемъ съ ближайшаго конца лѣсныхъ дачъ 9—10 верстъ и съ дальнѣйшаго до 18 верстъ. Въ виду такого разстоянія и притомъ въ противоположномъ направленіи перевозки груза, нужно предположить, что лѣсопромышленники по прежнему будутъ предпочитать прежній способъ вывоза лѣса, т. е. водянымъ (гужемъ 5—7 вер. до рѣки) или гужевымъ путемъ, перевозкѣ по новой линіи, если на проектированномъ перегонѣ Жуковка—Сакова, на приблизительно 10 верстъ отъ Жуковки, вблизи теперешней береговой пристани, не откроется еще другая желѣзнодорожная



станція. При наличіи такой станціи, въ виду организованности въ этомъ краю гужевого извоза, тѣмъ не менѣе нужно принять, что гужевой извозъ удержитъ за собою 25% количества строевого лѣса и 15% дровъ, такъ что къ поступленію на вѣтку можно ожидать всего 1.900.000 пуд. строительнаго матеріала и 1.500.000 пуд. дровъ.

### Кустарные промыслы.

При значительномъ развитіи въ рассматриваемомъ районѣ кустарнаго промысла, отправка продуктовъ его на проектируемой линіи будетъ занимать не послѣднее мѣсто. Со станцій Жуковка и Дубровка отправлялось въ 1912 году:

экипажныхъ частей . . . . .	40.000 пуд.
клепки . . . . .	30.000 „
мочала . . . . .	30.000 „
коры древесной . . . . .	10.000 „
дерев. издѣлій разныхъ плотничн. работы .	15.000 „

Такъ какъ большинство этихъ грузовъ получается изъ прилегающаго къ новой линіи района, то къ поступленію на вѣтку можно ожидать:

издѣлія телѣжныхъ и экипажн. промысловъ	20.000 пуд.
клепку . . . . .	20.000 „
мочало . . . . .	20.000 „
кору древесную . . . . .	10.000 „
издѣлія плотничной работы . . . . .	20.000 „

### Ископаемые.

Изъ ископаемыхъ богатствъ рассматриваемаго района надо отмѣтить мѣлъ и глину въ Фошнянской волости; мѣлъ, глину, известъ и фосфориты въ Бытошевской и глину въ Будчинской волости.

### Промышленность.

Не говоря теперь о фабрично-заводскихъ предпріятіяхъ въ селѣ Бытошѣ, промышленность въ обслуживаемомъ вѣткою районѣ слабо развита. Существуютъ нынѣ:

въ Фошнянской волости: 4 кирпичныхъ завода, производство которыхъ идетъ на мѣстное потребленіе; 1 мукомольная мельница; 1 маслобойный заводъ, производящій около 2000 пуд. масла конопляннаго (6 рабоч.).

Въ Бытошевской волости: 1 фосфоритная мельница, работа въ которой за неимѣніемъ удобныхъ путей сообщенія прекращена; въ разныхъ деревняхъ — кирпичные заводы, производство которыхъ по той же причинѣ не вывозится.

Въ Будчинской волости: 1 паровая и 4 водяныхъ мукомольныхъ мельницъ и 6 кирпичныхъ заведеній. Вывоза не было.

При существованіи въ районѣ многочисленныхъ кирпичныхъ заведеній, на проектируемую линію прежде всего поступитъ кирпичъ къ перевозкѣ на сосѣднія станціи главной



линии. Отправление его, въ первое время, можно принять въ 10.000 пудовъ.

Что касается фабрично-заводской промышленности въ селѣ Бытошѣ, то мы встрѣчаемъ тамъ на полномъ ходу: чугунно-литейный заводъ, вырабатывающій, по заявленію директора, 150 тысячъ пудовъ литья; стекольный заводъ 400 тыс. пуд. стекла оконнаго и лѣсопильный заводъ, работающій для потребности самаго Общества. Въ недалекомъ будущемъ предполагается устроить цементный заводъ. Число рабочихъ на заводахъ 1200 человѣкъ, изъ нихъ 80% мѣстнаго населенія и 20% изъ другихъ губерній.

При нынѣшнихъ условіяхъ, послѣ перехода заводовъ г. Мельникова въ собственность Мальцовскаго Общества, присоединеніе промышленнаго пункта Бытоша къ одной изъ станцій Риго-Орловской жел. дор. является для нея мало выгоднымъ.

Соединеніе рельсовымъ путемъ села Бытоша съ главной линіей Мальцовскихъ путей въ Людиновѣ, протяженіемъ 20 в. — фактъ совершившійся и по новому пути уже сегодня перевозятся заводскіе грузы, тогда какъ полное движеніе, товарное и пассажирское, откроется 1 января слѣдующаго года.

Изъ всего прибывающаго для заводовъ груза нѣтъ ни одного пуда, который могъ бы попасть на проектируемую линію Жуковка—Бытошъ, такъ какъ весь потребный матеріалъ, какъ то коксъ, чугунъ и сульфатъ для стекольныхъ заводовъ, привозимые изъ донецкаго бассейна, и желѣзная руда—изъ Тульской губерніи, Обществомъ принимается въ Брянскѣ и доставляется на свои заводы по собственнымъ путямъ.

Въ отношеніи отправления заводскихъ издѣлій можно отмѣтить, что проведеніе линіи изъ Жуковки въ Бытошъ не мало облегчитъ Мальцовскіе пути и передачу грузовъ въ Брянскѣ на Риго-Орловскую жел. дор. Проектируемая дорога сблизитъ на 14 верстъ Мальцовскіе заводы съ своимъ западнымъ и сѣверо-западнымъ районамъ сбыта, не создавая при этомъ ни какихъ новыхъ направленій теченія грузовъ.

Естественно, что грузы, слѣдующіе на указанные рынки, пойдутъ по новой дорогѣ, хотя въ первое время къ поступленію на вѣтку можно ожидать лишь тѣ грузы, которые нынѣ вырабатываются въ Бытошѣ, т. е. литье и стекло, но со временемъ и цементное производство дастъ дорогѣ опредѣленную долю.

Но, съ другой стороны, грузы эти для Риго-Орловской жел. дор. не новые, перевозка коихъ осуществится только благодаря сооруженію проектируемой линіи. Въ сущности новая вѣтка отвлечетъ ихъ отъ своей магистрали. При неустройствѣ оной, названные грузы по прежнему должны передаваться въ Брянскѣ для слѣдованія по главной линіи.



Устройством вѣтки Жуковка—Бытошъ Риго-Орловская жел. дорога лишится доходовъ съ 14 верстъ пробѣга Мальцовскихъ грузовъ.

Принимая въ основаніе статистическія свѣдѣнія Риго-Орловской ж. д. за 1912 г. и опредѣляя для новооткрытаго стекляннаго завода въ Бытошѣ отправленіе стекла согласно Клѣтнянскаго стекляннаго завода, перевозка Мальцовскихъ грузовъ въ названномъ направленіи исчисляется въ слѣдующемъ количествѣ: 47000 пуд. чугунаго литья съ среднимъ пробѣгомъ въ 640 верстъ; 93000 п. стекла оконнаго съ пробѣгомъ 720 верстъ и 616000 пуд. цемента съ среднимъ пробѣгомъ въ 440 верстъ.

При пудовѣрстной ставкѣ, соотвѣтственно указанному разстоянію, на литье  $\frac{1}{30}$ , стекло  $\frac{1}{36}$  и цементъ  $\frac{1}{40}$  коп., перевозки по сокращенному на 14 верстъ разстоянію отъ Бытоша дадутъ дорогѣ недовыручку:

литье . . . . .	220 руб.
стекло . . . . .	360 „ и
цементъ . . . . .	2200 „
а всего недовыручки . . . . .	2780 руб. въ годъ.

Такъ какъ цементъ изъ Бытоша въ ближайшемъ будущемъ, надо полагать, не отправится, то въ слѣдующихъ соображеніяхъ таковой во вниманіе не принять.

На основаніи изложенныхъ свѣдѣній объ экономическомъ положеніи района, грузооборотъ по проектируемой линіи представится въ слѣдующемъ видѣ.

#### а) Грузы отправленія.

##### Лѣсные грузы.

Какъ выше указано, количество лѣса, которое поступитъ на проектируемую вѣтвь, можно принять въ 3400000 пудовъ, что дастъ на версту отправленія 87 тысячъ пудовъ. Такое поперстное распредѣленіе лѣсныхъ грузовъ съ вѣтви на половину ниже поперстнаго отправленія ближайшаго участка Олсуфьево—Сельцо, равнымъ протяженіемъ, который отправилъ въ 1912 году:

лѣсныхъ грузовъ I катег. (за исключеніемъ досокъ и теса) . . . . .	831.000 пуд.
лѣсныхъ грузовъ II катег. . . . .	313.000 „
„ „ III „ . . . . .	2.390.000 „
дровъ . . . . .	3.253.000 „
Всего . . . . .	6.787.000 пуд.
или на версту . . . . .	174.000 пуд.

Принимая такое же распредѣленіе лѣсныхъ грузовъ по категоріямъ для новой вѣтки получимъ, что лѣсныхъ матеріаловъ съ нея будетъ отправляться:



I катег. (за исключеніемъ досокъ и пр.)			
23% или . . . . .		437000	пуд.
II катег. 9% или . . . . .		171000	„
III „ 68% „ . . . . .		1292000	„
дровъ . . . . .		1500000	„

По мѣстоназначенію грузовъ съ участка Олсуфьево—Сельцо количествомъ свыше 5% отправлялось на слѣдующія дороги:

	I	II	III	Дрова.
	категоріи.			
въ мѣстномъ сообщеніи . . . . .	10%	—	5%	6%
на Моск.-Курск. жел. дор. . . . .	12%	—	—	16%
„ Юго-Восточ. „ „ . . . . .	14%	8%	7%	25%
„ М.-Кіев.-Вор. „ „ . . . . .	10%	—	5%	20%
„ Южныя „ „ . . . . .	20%	30%	9%	17%
„ Екатерин. „ „ . . . . .	18%	17%	70%	—
„ Юго-Западн. „ „ . . . . .	12%	26%	—	—
„ Сѣв.-Донец. „ „ . . . . .	—	—	—	10%

Примѣняя сіе распредѣленіе къ грузамъ съ проектируемой линіи, съ нея слѣдуетъ ожидать къ отправленію:

	I	II	III	Дровъ.	
	категоріи въ тысяч. пудахъ.				
въ мѣстномъ сообщ. . . . .	43,7	—	64,6	90	на средн. разст. 110 в.
на Моск.-Курск. ж. д. . . . .	52,44	—	—	240	„ „ „ 560 „ по каз. д.
„ Юго-Восточ. „ „ . . . . .	61,18	13,68	90,44	375	„ „ „ 650 „ „ „ 200 в.
„ М.-Кіев.-Вор. „ „ . . . . .	43,7	—	64,6	300	„ „ „ 400 „ „ „ 137 „
„ Южныя „ „ . . . . .	87,4	51,3	116,28	255	„ „ „ 668 „ „ „ 430 „
„ Екатерин. „ „ . . . . .	78,66	29,07	904,4	—	„ „ „ 750 „ „ „ 175 „
„ Юго-Западн. „ „ . . . . .	52,44	44,46	—	—	„ „ „ 1000 „ „ „ 620 „
„ Сѣв.-Донец. „ „ . . . . .	—	—	—	150	„ „ „ 450 „ „ „ 75 „
„ другія дороги . . . . .	17,48	32,49	51,58	90	„ „ „ 600 „ „ „ 170 „
Итого . . . . .	437	171	1,292	1500	



Суммируя данныя этой таблицы можно предположить, что по вѣтви въ среднемъ будутъ перевозиться:

Лѣсные грузы I категоріи: на разстояніи 620 вер., изъ нихъ 309 вер. по казенн. дор. по пудоверст. ставкѣ  $\frac{1}{68}$ .

Лѣсные грузы II категоріи: на разстояніи 753 вер., изъ нихъ 368 вер. по казенн. дор., по ставкѣ  $\frac{1}{86}$ .

Лѣсные грузы III категоріи: на разстояніи 680 вер., изъ нихъ 194 вер. по казенн. дор., ставка  $\frac{1}{120}$ .

Дрова на разстояніи 533 вер., изъ нихъ 264 вер., по казенн. дор., по ставкѣ  $\frac{1}{114}$ .

Какъ далѣе сказано выше, къ отправленію по вѣткѣ можно ожидать:

**Чугунныя издѣлія.**

47.000 пуд. чугунаго литья, съ пробѣгомъ 640 вер., изъ нихъ 508 вер. по казеннымъ дорогамъ, по пудоверстн. ставкѣ  $\frac{1}{30}$  коп.

**Стекло оконное.**

93000 пуд. на разстояніи 720 вер., изъ нихъ 650 вер. по казеннымъ дор., по ставкѣ  $\frac{1}{36}$ .

**Издѣлія телѣжныхъ и экипажныхъ промысловъ.**

20000 пуд., съ среднимъ пробѣгомъ 700 вер., изъ нихъ 340 вер. по казен. дор. ставка  $\frac{1}{60}$  к.

**Клепка.**

20000 пуд., съ среднимъ пробѣгомъ 780 вер., изъ нихъ 502 вер. по казен. дор., по  $\frac{1}{79}$  к. съ пудовер.

**Издѣлія плотничной работы.**

10000 пуд., съ среднимъ пробѣгомъ въ 400 вер., изъ нихъ 233 вер. по казенн. дор., по пудоверстн. ставкѣ  $\frac{1}{40}$ .

**Мочало.**

20000 пуд., съ среднимъ пробѣгомъ 276 вер., изъ нихъ 238 вер. по казен. дор., по пудоверстн. ставкѣ  $\frac{1}{43}$  коп.

**Кора древесная.**

10000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи на разстояніи 150 в., ставка  $\frac{1}{45}$  коп.

**Лень, конопля.**

5000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи на разстояніи 100 в., средняя ставка  $\frac{1}{20}$  коп.

**Кирпичъ обыкновенный.**

10000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи съ среднимъ пробѣгомъ 100 верстъ, по пудоверстн. ставкѣ  $\frac{1}{66}$  коп.

**Прочіе грузы.**

Кромѣ поименованныхъ, съ вѣтви будутъ отправляться: масло конопляное, свинина, кожи невыдѣл., масло коровье, битая птица, смола, шерсть и пр.

Количество этихъ грузовъ можно принять 7000 пудовъ со среднимъ пробѣгомъ 100 вер. и по средней пудоверстной ставкѣ въ  $\frac{1}{20}$  коп.

**б) Грузы прибытія.**

**Хлѣбные грузы.**

Къ моменту предполагаемаго открытія вѣтки предвидится, какъ выше изложено, ввозъ хлѣбныхъ грузовъ въ размѣрѣ 300000 пуд., изъ нихъ 200000 пуд. хлѣба въ зернѣ, 100 тыс. пудовъ муки и кромѣ того 100000 пуд. овса.



На сосѣдній участокъ Дубровка—Жуковка прибыло въ 1912 году:

Хлѣба въ зернѣ 330000 пуд. изъ нихъ:

въ мѣстномъ сообщеніи . . . . .	33%
съ Моск.-Кіево-Ворон. д. . . . .	29%
„ Сѣверо-Донецкой д. . . . .	5%
„ Моск.-Курской . . . . .	6%
„ Юго-Восточн. . . . .	20%
„ Южныхъ д. . . . .	5%

овса 64000 пуд., изъ нихъ въ мѣстномъ сообщеніи . . . . .	64%
съ Моск.-Кіево-Ворон. д. . . . .	17%
„ Моск.-Курск. д. . . . .	15%
„ Юго-Восточной д. . . . .	13%

муки и крупы 250000 пуд. въ мѣстномъ сообщеніи . . . . .	3%
съ Екатерининской дор. . . . .	9%
„ Либаво-Роменской д. . . . .	4%
„ Моск.-Кіево-Ворон. д. . . . .	46%
„ Моск.-Курской д. . . . .	10%
„ Юго-Восточн. д. . . . .	4%
„ Южныхъ д. . . . .	18%

Принимая въ основаніе это распредѣленіе перевозокъ и для проектируемой линіи, прибытіе по ней хлѣбныхъ грузовъ должно совершаться:

	хлѣба	муки	овса	
	въ тысяч. пуд.			
въ мѣстномъ сообщ. . .	66	3	46	на средн. разст. 130 в.
съ М.-Кіев.-Вор. д. . .	58	46	17	„ „ „ 384 „ изъ нихъ каз. 143 в.
„ Моск.-Курск. „ . .	12	10	15	„ „ „ 270 „ „ „ „ 270 „
„ Сѣв.-Донец. „ . .	10	—	—	„ „ „ 373 „ „ „ „ 77 „
„ Юго-Восточ. „ . .	40	4	13	„ „ „ 470 „ „ „ „ 200 „
„ Южныхъ „ . .	10	18	—	„ „ „ 497 „ „ „ „ 247 „
„ Екатерин. „ . .	—	9	—	„ „ „ 800 „ „ „ „ 355 „
„ Либ.-Ром. „ . .	—	4	—	„ „ „ 473 „ „ „ „ 149 „
„ другихъ „ . .	4	6	9	„ „ „ 300 „ „ „ „ 133 „
Всего . .	200	100	100	



Такимъ образомъ будетъ прибывать:

хлѣбъ на среднемъ разстояніи 313 вер., изъ нихъ 159 в. на казен. дор., по пудовѣрст. ставкѣ  $\frac{1}{38}$  коп.,

мука, крупа на среднемъ разстояніи 425 вер., изъ нихъ 195 вер. по казен. дор., по ставкѣ  $\frac{1}{37}$  коп. и

овесъ на среднемъ разстояніи 253 вер., изъ нихъ 163 в. по казен. дор., ставка  $\frac{1}{36}$  коп.

#### Соль.

Считая потребность соли 30 фун. на душу населенія въ годъ, потребность ея въ районѣ проектируемой линіи будетъ 21000 пудовъ, прибывающихъ со ст. Ступки, Кудрявка и др. Южныхъ дорогъ съ пробѣгомъ 760 верстъ, изъ нихъ 126 в. по казеннымъ дорогамъ. Пудовѣрстная ставка  $\frac{1}{46}$  коп.

Въ 1912 г. прибыло съ тѣхъ же станцій на сосѣднія станціи Дубровка и Жуковка 100000 пуд. и на сосѣдній участокъ Жуковка—Клѣтня, протяженіемъ 40 вер., 27000 пуд.

#### Сахаръ.

Если положить потребленіе сахара въ 7 фунт. на человека, то необходимость района въ этомъ продуктѣ опредѣлится въ 5000 пудовъ. Грузъ прибываетъ съ Моск.-Кіево-Воронежской ж. д. и въ мѣстномъ сообщеніи съ среднимъ пробѣгомъ 157 вер., изъ нихъ 93 вер. по казен. дор. Пудовѣрстная ставка  $\frac{1}{12}$ . На Клѣтнянскую вѣтвь прибыло въ 1912 г. въ томъ же сообщеніи 5000 пуд., на ст. Жуковка и Дубровка 28000 пудовъ.

#### Сельди.

Считая потребленіе сельди 14 фунт. на душу населенія, потребность въ районѣ проектируемой линіи можно опредѣлить въ 10000 пудовъ. Рыба главнымъ образомъ идетъ изъ Либавы (40%), остальное количество въ мѣстномъ сообщеніи и съ Юго-Восточной жел. дор. съ среднимъ пробѣгомъ въ 600 вер., изъ нихъ 470 вер. по казен. дорогамъ, по пудовѣрстной ставкѣ  $\frac{1}{24}$  коп.

Въ 1912 г. на Клѣтнянскую вѣтвь, протяженіемъ 40 вер., прибыло 14000 пуд., на сосѣднія станціи Дубровка и Жуковка 43000 пуд.

#### Керосинъ.

Потребность въ керосинѣ для населенія района, принимая потребленіе керосина 10 фун. на человека въ годъ, окажется въ 7000 пудовъ. Грузъ идетъ съ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д. съ пробѣгомъ 1020 вер., изъ нихъ по казеннымъ дорогамъ 206 вер., по пудовѣрстной ставкѣ  $\frac{1}{35}$  к.— На Клѣтнянскую вѣтвь прибыло въ 1912 г. 7080 пуд., на ст. Жуковка—Дубровка 33000 пуд.

#### Желѣзо.

Къ поступленію на проектируемую линію можно ожидать 4000 пуд. желѣза, съ среднимъ пробѣгомъ 280 вер., изъ нихъ 70 вер. по казеннымъ дорогамъ, по средней тарифной ставкѣ  $\frac{1}{30}$  коп. съ пуда и версты. Въ 1912 г. Клѣтнянская вѣтвь, протяженіемъ 40 вер., получила 4000 пуд., сосѣднія станціи Жуковка—Дубровка 20000 тыс. пуд.

#### Прочіе грузы.

Кромѣ поименованныхъ грузовъ на новую вѣтку будутъ прибывать: мануфактурный и бакалейный товары, масло под-



солнечное, мыло, табакъ, земледѣльческія орудія и машины, пиво, водка, спички, веревки, кожи выдѣланныя, рыба, бумага, гвозди, желѣзные издѣлія, минеральная вода, свѣчи и прочее.

Прибытіе этихъ грузовъ можно принять въ 15000 пуд., т. е. приблизительно въ такомъ количествѣ, въ каковомъ получаетъ ихъ Клѣтнянская вѣтвь, почти одинаковымъ съ проектируемой линіей протяженіемъ. Такое прибытіе составитъ не полные 4% всего количества, съ пробѣгомъ 300 вер. по  $\frac{1}{30}$  коп., изъ нихъ 100 вер. по казеннымъ дорогамъ.

### Пассажирское движеніе.

Для характеристики разсматриваемаго раіона не малое значеніе представляютъ результаты пассажирскаго движенія на сосѣднемъ участкѣ Жуковка—Клѣтня, такъ какъ прилегающій къ проектируемой линіи раіонъ не особенно рѣзко отличается отъ мѣстности, обслуживаемой Клѣтнянской вѣтвью,

Согласно статистической вѣдомости о перевозкѣ пассажировъ за 1912 г. по названному участку перевозились:

пассажировъ I кл. . . . .	10
„ II „ . . . . .	5756
„ III „ . . . . .	57184
„ IV „ . . . . .	22220
арестантовъ . . . . .	886
Итого . . . . .	66056 пасс.

Въ виду же присоединенія села Бытоша къ главной линіи Мальцовскихъ подъѣздныхъ путей и ожидаемаго отвлеченія отъ проектируемой линіи количества пассажировъ изъ мѣстныхъ, тяготеющихъ къ новому пути Мальцовскихъ заводовъ раіоновъ, результаты движенія по Клѣтнянской вѣтви не могутъ быть приняты къ учету по пути Жуковка—Бытошъ.

Для осторожности при опредѣленіи движенія на проектируемой вѣткѣ, пассажирское сообщеніе примемъ въ весьма умѣренномъ количествѣ.

Какъ выше помянуто, народонаселеніе въ разсматриваемомъ раіонѣ тяготеетъ новой дороги равняется 27871 чел. или въ круглой цифрѣ 28000 жителей.

Считая длину новой вѣтки 39 верстъ, среднюю длину ея 19 верстъ и стоимость проѣзда пассажира IV класса въ  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты, и принимая на каждого жителя по одной только поѣздкѣ въ годъ въ Жуковку и обратно (или  $\frac{1}{2}$  поѣздки на каждого жителя на всю длину дороги), годовой доходъ отъ перевозки этихъ пассажировъ опредѣлился-бы въ слѣдующемъ:



$$\frac{28000 \times 19 \times \frac{3}{4} \times 2}{100} = \dots \dots \dots 7980 \text{ руб.}$$

Выручка съ перевозки багажа и пассажирской скорости во вниманіе не принята.

Въ виду всѣхъ вышеизложенныхъ соображеній, общая валовая выручка отъ грузового и пассажирскаго движенія по проектируемой вѣткѣ Жуковка — Бытошъ получается слѣдующая:

Наимено- ваніе.	Пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.			Пробѣгъ пудо-верстъ.		Пудо-верст- ставка.	Выручка въ рубляхъ.	
		Общій.	По ка- зеннымъ дор.	По вѣтви.	По казен- нымъ дор.	По вѣтви.		По казенн. дор.	По вѣтви.
<b>а) отправле- ніе:</b>									
<b>лѣсъ:</b>									
I кат. . . .	1.137.000	620	287	22 <sup>*)</sup>	125.419.000	9.614.000	$\frac{1}{68}$	18.444	1.413
II „ . . .	171.000	753	346	22	59.166.000	3.762.000	$\frac{1}{86}$	6.880	437
III „ . . .	1.292.000	680	172	22	222.224.000	28.424.000	$\frac{1}{120}$	18.518	2.368
дрова . . .	1.500.000	533	242	22	363.000.000	33.000.000	$\frac{1}{114}$	31.842	2.895
литье . . .	47.000	640	469	39 <sup>**)</sup>	22.043.000	1.833.000	$\frac{1}{80}$	7.347	611
стекло . . .	93.000	720	511	39	47.523.000	3.627.000	$\frac{1}{36}$	13.200	1.007
экипажн. ч. .	20.000	700	300	22	6.000.000	440.000	$\frac{1}{60}$	1.000	73
клепка . . .	20.000	780	480	22	9.600.000	440.000	$\frac{1}{79}$	1.215	55
издѣлія дер.	10.000	400	211	22	2.110.000	220.000	$\frac{1}{40}$	527	55
мочало . . .	20.000	276	216	22	4.320.000	440.000	$\frac{1}{43}$	1.000	100
кора др. . .	10.000	150	128	22	1.280.000	220.000	$\frac{1}{45}$	284	49
ленъ, кон. .	5.000	100	78	22	500.000	110.000	$\frac{1}{20}$	250	55
кирпичъ . .	10.000	100	78	22	780.000	220.000	$\frac{1}{66}$	118	33
прочіе гр. . .	7.000	100	78	22	546.000	154.000	$\frac{1}{20}$	273	77
доп. сборы .	$\frac{1}{2}$ станц.	расходы			= 0,15 к.	с. пуда въ	среднемъ	5.400	
Итого . .	3.642.000	—	—	—	—	—	—	100.898	14.628

За вычетомъ 570 руб. недовыручки съ литья и стекла, вслѣдствіе отвлеченія отъ магистрали валовой доходъ по отправленію выразится  $14628 - 570 = \dots 14.058$

\*) Въ предположеніи устройства 3-хъ станцій: на 9, 19 и 39 вер., средній пробѣгъ  $\frac{9 + 19 + 39}{3} = 22$  вер.

\*\*) Грузъ слѣдуетъ по всему разстоянію Бытошъ—Жуковка.



Наимено- ваніе.	Пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.			Пробѣгъ пудо-верстъ.		Пудо-верст. ставка.	Выручка въ рубляхъ.	
		Общій.	По ка- зеннымъ дор.	По вѣтви.	По казен- нымъ дор.	По вѣтви.		По казенн. дор.	По вѣтви.
<b>б) прибытіе.</b>									
хлѣбъ . . .	200.000	313	137	22	27.400.000	4.400.000	$\frac{1}{38}$	7.210	1.160
мука . . .	100.000	425	173	22	17.300.000	2.200.000	$\frac{1}{37}$	4.676	600
овесъ . . .	100.000	253	141	22	14.100.000	2.200.000	$\frac{1}{36}$	3.916	610
соль . . .	21.000	760	104	22	2.184.000	462.000	$\frac{1}{46}$	475	100
сахаръ . . .	5.000	157	71	22	355.500	110.000	$\frac{1}{12}$	300	90
сельди . . .	10.000	600	448	22	4.480.000	220.000	$\frac{1}{24}$	187	92
керосинъ .	7.000	1020	184	22	1.288.000	154.000	$\frac{1}{35}$	370	44
желѣзо . .	4.000	280	48	22	192.000	88.000	$\frac{1}{30}$	64	30
прочіе . . .	15.000	300	78	22	1.170.000	330.000	$\frac{1}{30}$	390	110
доп. сборы	$\frac{1}{2}$ станц.		расходы		въ среднемъ	0,3 к. с.	п.	—	1.386
Итого . .	462.000	—	—	—	—	—	—	17.588	6.222

в) по пассажирскому движенію . . . . . 7.980

Всего на линію . . 28.260

на версту . . 725 р.

Въ концѣ концовъ я осмѣливаюсь выразить свое личное мнѣніе.

Суммируя всѣ приведенныя въ настоящей запискѣ данныя и имѣя въ виду предполагаемый слабый результатъ эксплуатаціи проектируемой вѣтви Жуковка—Бытошъ, вопросъ о сооруженіи этой дороги представляется мнѣ въ слѣдующемъ видѣ.

Начиная съ села Бытошъ могу отмѣтить, что при настоящихъ совершенно измѣнившихся условіяхъ, избраніе такого конечнымъ пунктомъ линіи окажется не удачнымъ для Риги-Орловской ж. д. и не нужнымъ, повидимому, для Мальцовскаго Общества, непридающаго пока никакого интереса этому вопросу.—Какъ я упомянулъ въ запискѣ, каждый транспортъ Мальцовскихъ грузовъ изъ Бытоша по проектируемой линіи представитъ собою отвлеченіе того же груза отъ главной линіи и принесетъ дорогѣ извѣстный убытокъ въ провозной платѣ. Къ сему надо прибавить, что въ случаѣ при-



тока къ Бытошу крупныхъ транспортовъ Общества, какъ напимѣръ цемента, безусловно явится надобность въ расширеніи станціи, постройкѣ пакгаузовъ и пр. Между тѣмъ пріемъ Мальцовскихъ грузовъ въ Брянскѣ въ настоящее время удовлетворительно организованъ и будетъ производиться безъ излишнихъ затратъ.

Вокругъ села Бытоша находятся лѣса, принадлежащіе Мальцовскимъ заводамъ, съ которыхъ никакихъ перевозокъ для вѣтви ожидать нельзя. Обществомъ все сдѣлано, чтобы производительно эксплуатировать свои лѣсныя богатства для своихъ потребностей: кромѣ вѣтви до Бытоша устроены еще три новыхъ пути; два изъ нихъ обслуживаютъ Южныя и одинъ Сѣверо-Западную дачи, гдѣ его между селами Бацкино и Ивановичи пересѣчетъ проектируемая линія Жуковка — Бытошъ.

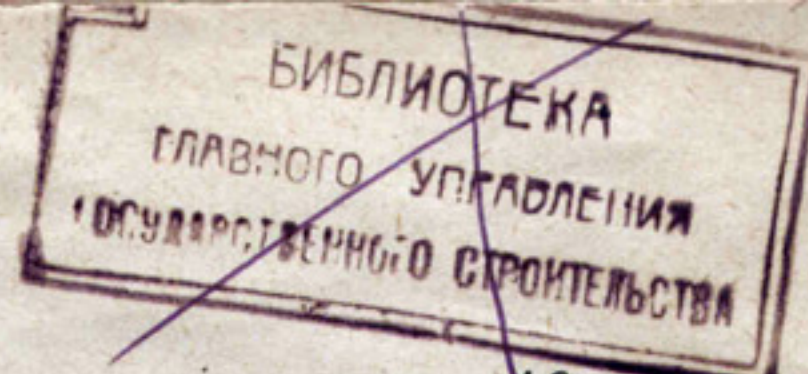
Отправленіе частнаго лѣса начинается отъ села Ивановичей, съ праваго и лѣваго берега рѣки Вѣтмы и переходитъ затѣмъ почти исключительно на лѣвый берегъ, гдѣ расположены казенныя дачи, дачи Брянскаго рельсопрокатнаго завода и частныхъ владѣльцевъ.

Правда, районъ нуждается въ привозномъ хлѣбѣ (половина потребляемаго количество подвозится со стороны) и потребность въ немъ теперь одинакова во всѣхъ волостяхъ. Но такъ какъ на вѣткѣ предполагается открыть одну станцію въ сосѣдствѣ села Фошни и другую въ конечномъ пунктѣ Бытошѣ, то и снабженіе жителей хлѣбомъ должно производиться отъ этихъ двухъ станцій. Нынѣ, село Бытошъ получило рельсовое соединеніе со станціею Людиново Мальцовск. путей и получить въ недалекомъ будущемъ таковое и тамъ же со станціею Жиздра М.-К.-В., по всей вѣроятности, на протяженіи Жиздра-Людиново, длиною 23 версты, широкой колеи, и эксплуатируемое Обществомъ Моск.-Кіево-Воронежской жел. дор. Это обстоятельство даетъ основаніе полагать что село Бытошъ въ общемъ обойдется безъ помощи проектируемой линіи, получая продовольственный хлѣбъ для себя и ближайшей окрестности по названнымъ путямъ.

Изъ приведеннаго слѣдуетъ, что проектируемая станція Бытошъ, кромѣ отправокъ заводскихъ издѣлій, приносящихъ дорогѣ одни убытки, въ важнѣйшихъ перевозкахъ по вѣтви, какъ то лѣсныхъ и хлѣбныхъ грузовъ, приметъ только весьма слабое участіе, тогда какъ главный оборотъ сосредоточится на промежуточной станціи, предполагаемой къ открытію приблизительно на 19-ой верстѣ отъ Жуковки, въ окрестности села Фошни.

Такимъ образомъ проведеніе линіи отъ этого пункта къ селу Бытошу съ точки зрѣнія доходности окажется невыгоднымъ и лишнимъ.





Если принять для линии конечным пунктом 19-ую версту от Жуковки, чѣмъ устранится надобность въ устройствѣ двухъ большихъ мостовъ черезъ рѣку Вѣтму и виадукъ черезъ Мальцовскій путь, то вопросъ о конечной станціи рѣшится самъ собой. Конечно, таковая не должна находиться на предполагаемомъ бездорожномъ мѣстѣ вблизи дер. Саковы, а несомнѣнно должна перейти въ село Фошню, какъ экономическій и торговый центръ разсматриваемаго района, имѣющій не только проѣздыя дороги ко всѣмъ селеніямъ на лѣвомъ, но благодаря постоянному мосту черезъ рѣку, къ селеніямъ и на правомъ берегу р. Вѣтмы, и въ окрестности котораго группируются большія казенныя и частныя дачи.

Проводя линію, протяженіемъ около 18 верстъ, отъ ст. Жуковки въ Сѣверо-Восточномъ направленіи на село Фошню съ такимъ расчетомъ, чтобы таковая попутно захватила казенныя дачи и на половинномъ пути имѣла развѣздъ для погрузки лѣса, съ увѣренностью могу отмѣтить, что въ виду введенія въ лѣсахъ правильнаго оборота рубки и разработки лѣсныхъ матеріаловъ и въ виду отсутствія при такомъ проведеніи дороги конкурирующихъ водяного пути и гужевого извоза, лѣсные грузы будутъ служить неисчерпаемымъ источникомъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ и обезпечать навсегда доходность линіи.

Районъ тяготѣнія къ линіи по новому варианту не измѣнится противъ проектируемой линіи Жуковка—Бытошь и грузооборотъ останется тотъ-же; уменьшится пробѣгъ грузовъ по новой линіи съ 22 верстъ на 18 верстъ и пассажирское движеніе съ 28000 чел. на 20000 чел., т. е. на число жителей Жиздринскаго уѣзда, тяготѣющаго къ ст. Бытошь Мальцовскихъ путей.

Такимъ образомъ валовая выручка отъ грузового и пассажирскаго движенія по линіи новаго варианта получится:

а) по отправленію всѣхъ поименованныхъ выше грузовъ, за исключеніемъ чугу, литья и стекла . . . . .	6228 р.
дополн. сборы . . . . .	5400 р.
	<hr/> 11628 р.
б) по прибытію всѣхъ грузовъ . . . . .	3942 р.
дополн. сборы . . . . .	1386 р.
	<hr/> 5328 р.
в) по пассажирскому движенію	
$\frac{20000 \times \frac{3}{4} \times 18 \times 2}{100}$	5400 р.
	<hr/>
Всего на всю линію . . . . .	22356 р.
на версту . . . . .	1241 р.



Строительная стоимость линии по второму варианту определится въ размѣрѣ стоимости сооруженія участка Жуковка—Сакова проектируемой линии Жуковка—Бытошъ.

**Приложеніе:** 1) Ходатайство жителей села Фошни о соединеніи этого села къ проектируемой линии Жуковка—Бытошъ.

2) Карта вѣтки.

Коммерческій Ревизоръ

IV участка *Вальтеръ*.

Смоленскъ,

13 Декабря 1913 г.



Господину Коммерческому Ревизору  
IV участка Риго-Орловской жел. д.  
*А. Н. Вальтеру.*

Вслѣдствіе предположенія Управленіемъ Риго-Орловской ж. д. постройки желѣзнодорожной вѣтки отъ станціи Жуковка до села Бытоша, Брянскаго уѣзда мы нижеподписавшіеся жители села Фошни имѣемъ честь покорнѣйше просить Васъ, Милостивый Государь, не отказать принять во вниманіе интересы села Фошни при избраніи Управленіемъ направленія вышеозначенной вѣтки.

Село Фошня насчитываетъ 1157 человѣкъ жителей, селенія же, расположенныя вокругъ Фошни, вмѣстѣ съ Фошной насчитываютъ около 15 тысячъ жителей (14904). Благодаря центральному расположенію села Фошни по отношенію къ прочимъ селеніямъ въ селѣ Фошнѣ находятся всѣ административныя и общественныя учрежденія волости, а именно—1. Церковь съ трехштатнымъ причтомъ, въ мѣстномъ храмѣ чудотворная явленная икона Святителя Николая, благодаря чему Фошня является мѣстомъ паломничества молящихся, съѣзжающихъ изъ далекихъ мѣстъ. 3) Кредитное Товарищество. 4) Казенное лѣсничество. 5) Земская больница. 6) Церковноучительская и образцовая школы.

Вслѣдствіе означенныхъ причинъ Фошня является мѣстомъ съ значительно развитой торговлей какъ розничной, такъ и оптовой. Въ настоящее время здѣсь имѣется 10 торговыхъ предпріятій съ крупной хлѣбной торговлей не только на Фошнянскую, но и на Бытошевскую и отчасти на Любохонскую и Вороновскую волости, имѣется кромѣ того 4 хлѣбопекарни, издѣлія коихъ продаются извозомъ и на упомянутыя выше волости, кромѣ Фошнянской.

Кромѣ постоянныхъ торговыхъ заведеній въ селѣ Фошнѣ учреждены 4 ярмарки съ крупными оборотами по пенькѣ и пушному товару.

Помимо хлѣбной и прочими предметами торговли вслѣдствіе того, что значительная площадь земель волостей покрыта строевымъ, по преимуществу хвойнымъ лѣсомъ, въ окрестностяхъ Фошни производятся значительныя разработки лѣса и заготовки издѣлій изъ дерева, лыка и лозы.

Мы позволимъ себя привести лишь приблизительныя цифры грузовъ, полученныя въ настоящее время, и грузовъ вывозимыхъ.

Полученіе: Рожь—350 вагоновъ; овесъ—400 в.; мука пшеничная 75 в.; крупа гречневая—45 в.; пшено—40 в.; соль—35 в.; сахаръ—4 в.; сахарный песокъ—3 в.; мануфактура 15 в.; сельди—12 в.; рыба 10 ваг.; пушной товаръ—4 в.; керосинъ 10 ваг.; медикаменты—1 в.; сельскохозяйственныя орудія 6 в., желѣзо и желѣзные издѣлія 5 в.; кровельное желѣзо—2 в.; цементъ — 7 в.; подсолнухи — 5 в.; масло подсолнечное и гарное—6 ваг.; каменный уголь (для существующихъ кузницъ) — 5 в.; сало—3 в.;



пиво—3 в.; вино—15 в.; стекло—2 в.; литья—3 в.; вика и клеверъ—5 в.; валяна и прочая обувь—3 в.; отрубй—10 в.; разнаго попуднаго товара—30 в.; всего—1115 вагоновъ.

Вывозъ: конопля—20 ваг.; конопляное масло—3 в.; пенька и издѣлія изъ пеньки—20 в.; лыка—200 в.; лоза—50 в.; ободь—40 в.; полозъ—20 в.; сани—15 в. грядки—50 в.; клепки—40 в.; гонтъ—20 в.; колеса и оси—10 в.; оглобли—20 в.; клепи—10 в.; обручи—20 в.; лопаты, чашки, ночвы, рѣшета—25 в.; шахтовка—300 в.; дрова—3000 в.; строевой лѣсъ—2000 в.; всего—5863 вагона.

Мы увѣрены, что торговые обороты села Фошны значительно возросли бы съ соединеніемъ его къ сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Позволимъ себѣ такъ же указать, что вблизи села Фошны имѣются двѣ Мальцевскихъ желѣзнодорожныхъ вѣтки для перевозки лѣсныхъ грузовъ; одна изъ нихъ на разстояніи 4 верстъ и другая на разстояніи 6 верстъ отъ села. При проведеніи ширококолейной вѣтки отъ Жуковки непосредственно на Фошню получило бы несомнѣнное отвлеченіе на эту новую вѣтку съ вышеупомянутыхъ Мальцевскихъ вѣтокъ. Если бы однако вѣтка съ Жуковки прошла хотя бы даже на разстояніи отъ 7 до 3 верстъ въ сторонѣ отъ Фошны, то это обстоятельство будетъ факторомъ, который приведетъ село Фошню въ теченіе болѣе или менѣе короткаго времени къ полному упадку; съ другой стороны несомнѣнно отразится на количествѣ грузовъ предполагаемой вѣтки.

Полученіе груза, въ случаѣ уклоненія вѣтки въ сторону отъ Фошны, будетъ торговцами предпочитаться съ Жуковки, такъ какъ перевозка отъ станціи вновь предполагаемой будетъ, возможно, не дешевле, а можетъ быть, даже дороже, такъ какъ станція можетъ быть устроена тамъ, гдѣ невозможно будетъ достать подводы, или во всякомъ случаѣ, принимая во вниманіе стоимость тарифа и все-таки гужевого извоза, величину не меньшую платимой въ настоящее время съ Жуковки при имѣющейся уже организованности гужевого извоза.

Что же касается особенно лѣсныхъ грузовъ, то, въ случаѣ прохожденія дороги на Фошню, всѣ лѣсные грузы будутъ попадать на вѣтку; въ случаѣ же уклоненія вѣтки отъ Фошны будетъ предпочитаться перевозка по желѣзной дорогѣ сплавъ по рѣкѣ Вѣтмѣ, разъ уже пришлось лѣсъ довести до рѣки, — это съ одной—стороны; съ другой часть лѣсныхъ грузовъ будетъ попадать по прежнему на существующія вышеупомянутыя Мальцевскія вѣтки.

Вслѣдствіе изложеннаго, мы нижеподписавшіеся, имѣемъ честь покорнѣйше просить Васъ при опредѣленіи направленія предполагаемой къ постройкѣ желѣзнодорожной вѣтки принять во вниманіе интересы данной мѣстности, дабы вновь построенная желѣзная дорога явилась факторомъ благотвѣльнымъ, а не разрушительнымъ какъ для данной мѣстности, такъ и особенно для ея исторически сложившагося торгово-экономическаго и культурнаго центра — для села Фошны.

(Подписи).

