

D-53274

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXXIV.

МАТЕРІАЛЫ

ПО ВОПРОСУ

О ПОДЪѢЗДНЫХЪ ПУТЯХЪ КЪ КАЗЕННЫМЪ ЖЕЛ. ДОР.

ЧАСТЬ I.

Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“, Знаменская, 27.

1911.

787 кн
88

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій, 14.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна. Р. К.
I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г.	Исчерпанъ.
VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	Исчерпанъ.
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло И. Рербергъ	Исчерпанъ.

XI. Обь административной организациі желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ . . .	3 —	
XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —	
XIII. Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ		Исчерпанъ.
XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ	3 —	
XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.		Исчерпанъ.
XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.		Исчерпанъ.
XVII. Краткія соображенія по вопросу обь организациі русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ		Исчерпанъ.
XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій		Исчерпанъ.
XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ		Исчерпанъ.
XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербургско-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50	
XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго		Исчерпанъ.
XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	2 —	
XXIII. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ	4 —	
XXIV. I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Пред-		

сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдова- нiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.	
II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго ин- тенсивнаго механическаго производства. Инж.- Техн. II. П. Риццоли	Исчер- панъ.
XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль- жинскiй	Исчер- панъ.
XXVI. Швейцарскiе союзные желѣзнодорожныя законы.	1 50
XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россiи	— 75
XXVIII. Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ до- рогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX. Правительственные источники образованiя капи- таловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наимыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй. —	75
XXXII. Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ	— 20
XXXIII. Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV. Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскiй	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI. О развитiи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Куль- жинскiй	— 75
XXXVII. Материалы по обслѣдованiю Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII. Материалы по обслѣдованiю Юго-Западныхъ же- лѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX. Материалы по обслѣдованiю Екатеринбургской же- лѣзной дороги.	3 —
XL. Материалы по вопросу о реорганизации отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI. Тоже. Часть II.	3 —
XLII. Тоже. Часть III.	3 —
XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Плавъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчер- панъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Исслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ управленій этихъ дорогъ	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ.	— 75
LII.	Матеріалы по обследованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова.	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ.	1 —
LV.	Матеріалы по обследованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обследованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII.	О реорганизациі Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —

LIX.	Отвѣтъ ответственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго.	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской жел. дор.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	— 75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ С. Кольсопъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго	1 50
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ, Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройки которыхъ возбуждается общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —

LXXV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Компесін	2 —
LXXVI. Экономическое положеніе Сибирской магистраліи .	1 —

Б) Печ а т а ю т с я:

LXXVII. О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я. Мірославскій	— —
LXXVIII. Матеріалы по обследованію Головного участка Амурской ж. д.	— —
LXXIX. Матеріалы по обследованію Пермской ж. д.	— —
LXXX. Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дорогъ и средства для осуществленія ихъ Н. Петровъ	— —

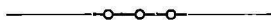
- ВЪСОЧАИШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. LXXIV.

МАТЕРІАЛЫ

ПО ВОПРОСУ

О ПОДЪѢЗДНЫХЪ ПУТЯХЪ КЪ КАЗЕННЫМЪ ЖЕЛ. ДОР.



ЧАСТЬ I.

Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“, Знаменская, 27.
1911.

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	Стр.
Харьковскій порайонный комитетъ	3
Варшавскій " "	23
Восточный " "	73
С.-Петербургскій " "	81
Московскій " "	115
Кіевскій " "	133

Перечень желѣзныхъ дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.

УПРАВЛЯЮЩІЙ
ДѢЛАМИ
ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННОЙ
ОСОБОЙ ВЫШЕЙ КОМИССІИ
для
ВСЕСТОРОННЯГО ИЗСЛѢДОВАНІЯ
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА
въ Россіи.

Господину Предсѣдателю
Пораіоннаго Комитета.

Декабря 23 дня 1910 г.

№

СПБ., Троицкая, 18.

Произведенное Особой Высшей Комиссіей обслѣдованіе дорогъ русской сѣти, между прочимъ, указало на значительную потребность въ устройствѣ ряда подъѣздныхъ путей къ существующимъ магистральямъ, что съ одной стороны несомнѣнно отразится благопріятно на экономическихъ условіяхъ раіоновъ, которые будутъ прорѣзаны новыми желѣзными дорогами, а съ другой—дастъ на магистрали притокъ новыхъ грузовъ, которыхъ магистральныя дороги, безъ подъѣздныхъ путей или вовсе не получаютъ, или же получаютъ въ весьма незначительномъ количествѣ.

Несмотря на важное значеніе для страны подлежащей сѣти подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ, осуществленіе этой сѣти до сего времени тормазилось опасеніемъ обремененія государственнаго бюджета новыми расходами, немогущими себя рентировать въ должной степени.

Подобныя же опасенія песомнѣнно и на будущее время будутъ имѣть мѣсто, почему финансовая вѣроятность сооруженія подъѣздныхъ путей можетъ считаться обезпеченной лишь при непремѣнномъ условіи, чтобы затраты казны на сооруженіе и эксплуатацію подъѣздныхъ путей возмѣщались тѣми добавочными выгодами, которыя государство получить отъ этихъ путей.

Такимъ образомъ возможная дешевизна постройки и экономичность эксплуатаціи должны считаться однимъ изъ наиболѣе важныхъ факторовъ въ дѣлѣ скорѣйшаго осуществленія подъѣздныхъ путей.

Обслѣдованіе многихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Высшей Комиссіей указало на присутствіе въ этихъ дорогахъ значительнаго количества матеріаловъ, не могущихъ разсчитывать найти примѣненіе на магистральныхъ линіяхъ, но еще вполне годныхъ для подъѣздныхъ путей; рядомъ съ этимъ на казенной сѣти выяснено наличие

значительнаго количества паровозовъ, по своей слабой тяговой силѣ ставшихъ невыгодными для дорогъ интенсивнаго движенія, но вполне еще пригодныхъ для подъѣздныхъ путей слабого движенія.

Всѣ эти паровозы и матеріалы, какъ подлежащіе сдачѣ въ ломъ, если не найдутъ себѣ примѣненія въ ближайшемъ будущемъ позволяютъ довести издержки на сооруженіе сѣти подъѣздныхъ путей до возможнаго минимума; съ другой стороны опытъ Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей указываетъ на возможность эксплуатировать подъѣздные пути съ поперстнымъ расходомъ не свыше 1.000 руб. въ годъ.

Подобныя благопріятныя современныя условія постройки и эксплуатации подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ побуждаютъ обратить на этотъ вопросъ особое вниманіе и подвергнуть его детальному обсужденію въ пораіонныхъ комитетахъ, гдѣ принимаютъ участіе представителя какъ сельскаго хозяйства, торговли и промышленности, такъ и желѣзныхъ дорогъ и гдѣ, слѣдовательно, имѣются всѣ данныя всесторонняго и полнаго освѣщенія этого важнаго вопроса.

По приказанію г. предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи имѣю честь просить Ваше Превосходительство не отказать внести въ возможно непродолжительномъ времени на разсмотрѣніе пораіоннаго комитета нижеслѣдующіе вопросы:

1) какіе подъѣздные пути къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ признаются комитетомъ желательными къ постройкѣ средствами казны; при чемъ: а) всѣ намѣченные пути распредѣлить на 3 очереди сооруженія, б) указать главнѣйшіе пункты по каждому пути, а также приблизительную длину по каждому пути отдѣльно;

2) какая приблизительная стоимость сооруженія пути (безъ рельсъ, стрѣлокъ и т. п. матеріаловъ, имѣющихся въ складахъ магистральныхъ дорогъ, а также и подвижнаго состава);

3) приблизительные коммерческіе результаты отъ постройки и эксплуатации подъѣздного пути для магистрали;

4) на какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны учреждений и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъѣздного пути (денежная, предоставленіе земли, строительныхъ матеріаловъ и т. п.).

Подписали: Управляющій дѣлами Кульжинскій и дѣлопроизводитель Скугаревскій.

Харьковскій параіонный комитетъ.

ХАРЬКОВСКІЙ ПОРАІОННИЙ**КОМИТЕТЪ**

по урегулюванію массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Г. Управляющему Дѣлами Высочайше учрежденной Особой Высшей желѣзнодорожной Комиссіи.

№ 1511.

13 сентября 1911 года.

Ввиду Вашей личной просьбы имѣю честь препроводить Вамъ журналъ засѣданія Управленія дѣлами 11 сего сентября № 15 по вопросу о порядкѣ обслѣдованія подъѣздныхъ путей, предложенныхъ къ постройкѣ въ районѣ Харьковскаго Комитета.

Изъ этого журнала видно, что Управленіе Дѣлами признало болѣе цѣлесообразнымъ вмѣсто линіи „Волчанскъ-Рубежанскій сахарный заводъ“ протяженіемъ 18 верстъ внести линію „Волчанскъ-Хотомля“—40 вер., т. е. увеличило общее протяженіе путей, отнесенныхъ къ первой категоріи и подлежащихъ обслѣдованію въ первую очередь, на 22 версты.

Такимъ образомъ признано желательнымъ обслѣдованіе въ первую очередь путей: а) примыкающихъ къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ 605 верстъ, б) примыкающихъ къ частнымъ жел. дорогамъ 568 верстъ, а всего 1.173 версты.

Подписали: Предсѣдатель Комитета, Инженеръ Гаевскій и агентъ для особыхъ порученій Инженеръ Звѣржанскій.

Журналъ засѣданія управленія дѣлами Харьковскаго Пораіоннаго Комитета по перевозкѣ массовыхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

11 сентября 1911 года.

№ 15.

Предсѣдательствоваль замѣститель предсѣдателя комитета инженеръ Ю. И. Успенскій. Присутствовали: 1) представители желѣзныхъ дорогъ: а) Южныхъ—начальникъ товарнаго отдѣла инженеръ А. А. Курковскій; 2) помощникъ начальника сл. пути, инженеръ Н. С. Кислицынъ; б) Екатерининской—начальникъ сл. движенія, инженеръ Л. М. Щербаковъ; в) Московско-Кіево-Воронежской—І. Начальникъ технического отдѣла сл. движенія Ф. И. Касиновъ. II. Представители общеперскихъ сѣздовъ: а) Сѣзда биржевой торговли и сельскаго хозяйства. А. Л. Фриманъ. III. Представители торгово-промышленныхъ сѣздовъ раіона: а) Сѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи—1. Членъ Совѣта сѣзда инженеръ технологъ Ф. Р. Фертнеръ. IV. Представители общественныхъ и торгово-промышленныхъ организацій раіона: а) Земства:—1. Гласный Воронежскаго губ. земства В. В. Шидловскій; 2) гласный Харьковскаго губ. земства, членъ Государственной Думы П. А. Неклюдовъ; 3) гласный Харьковскаго губ. земства В. Г. Колокольцевъ; 4) гласный Корочанскаго уѣзд. земства В. Г. Пущкаревъ; 5) гласный того же уѣзднаго земства А. А. Святославскій; б) городовъ: 1. Уполномоченный отъ г. Тима И. И. Жидкихъ; 2. Тоже С. П. Тюнинъ; 3. Земскій начальникъ г. Тима К. А. фонъ-Дрейеръ. 4. Городской голова г. Волчанска—В. М. Бегманъ; 5. Городской голова г. Верхнеднѣпровска—И. Ф. Стешенко; 6. Городской голова г. Путивля—Л. С. Ефремовъ; 7. Городской голова г. Херсона и уполномоченный отъ Херсонскаго биржевого комитета Н. Н. Блажковъ. в) Биржевыхъ Комитетовъ—1. Членъ Курскаго Бирж. Комитета И. А. Дынинъ. г) Обществъ сельскаго хозяйства:—1. Членъ Краснокутскаго о-ва сельск. хоз. С. С. Жилкинъ.—Агентъ особыхъ порученій коми-

тета, инженеръ М. П. Звѣржанскій; правитель канцеляріи Горнозаводскаго комитета М. И. Диденко. Секретарь засѣданія дѣлопроизводитель комитета В. А. Фаусекъ.

Освѣтивъ прохожденіе вопроса въ Комитетѣ, предсѣдательствующій Ю. И. Успенскій сообщилъ, что въ послѣднемъ засѣданіи управленія дѣлами, бывшемъ 22—23 августа сего года, весь матеріаль, по вопросу о проведеніи къ дорогамъ Харьковскаго раіона подъѣздныхъ путей былъ переданъ въ особо избранную комиссію для детальнаго разсмотрѣнія и выбора тѣхъ путей, обследованіе которыхъ желательно произвести въ первую очередь и внесенія въ Управленіе дѣлами по этому вопросу доклада.

Комиссія исполнила возложенное на нее порученіе и представила докладъ, который предсѣдательствующій и предлагаетъ вниманію собранія.

Послѣ этого прочитывается нижеслѣдующій докладъ:

Для разсмотрѣнія собраннаго въ канцеляріи Комитета матеріала комиссія имѣла пять засѣданій: 23 и 24 августа и 1, 2 и 10 сентября с. г.

Ко времени начала засѣданій Комиссіи было предложено къ постройкѣ 78 подъѣздныхъ путей, собранныхъ канцеляріей Комитета и 14 подъѣздныхъ путей внесенныхъ Управленіемъ Екатерининской дороги общимъ протяженіемъ около 3.000 верстѣ.

Ввиду рѣзкаго различія въ характерѣ предложенныхъ путей, Комиссія раздѣлила всѣ пути на 4 категоріи, какъ указано ниже въ особой вѣдомости:

I категорія: а) пути на сооруженіе коихъ заинтересованныя учрежденія и лица даютъ существенныя субсидіи;

б) пути, соединяющіе съ рельсовой сѣтью существующія уже промышленныя предпріятія, могущія дать болѣе или менѣе определенную цифру грузооборота;

в) пути, проходящіе по мѣстностямъ, въ коихъ, съ постройкой жел. дорогъ, можетъ быстро развиваться промышленность и торговля.

г) пути, соединяющіе города или крупныя торговыя мѣстечки.

II категорія. Пути, проходящіе исключительно по земледѣльческому раіону, который можетъ дать сначала только хлѣбные грузы, т. е. ограничить работу этихъ путей нѣсколькими мѣсяцами, тогда какъ въ остальное время года на путяхъ не будетъ почти никакого движенія.

III категория. Пути, сооружение коихъ является вопросомъ будущаго, такъ какъ постройка ихъ или очень дорого стоитъ, или они проходятъ очень близко отъ существующихъ линий.

IV категория. Линии, можетъ быть, очень важныя, но по характеру своему являющіяся магистральями, а не подъездными путями.

По мнѣнію Комиссіи въ первую очередь подлежатъ обслѣдованію пути первой категоріи, во вторую очередь пути второй категоріи, обслѣдованіе же путей третьей категоріи является дѣломъ будущаго и зависитъ отъ развитія экономической жизни того района, гдѣ они проходятъ. Можетъ быть, съ развитіемъ торговли и промышленности, окажется выгодной затрата значительнаго капитала на постройку железнодорожнаго моста соединяющаго какой либо городъ со станціей желѣзной дороги, но пока, конечно, на это нельзя рассчитывать, принимая во вниманіе, что многіе значительные города, находящіеся въ аналогичныхъ условіяхъ не въ состояніи построить подобные мосты. Или, на примѣръ, при высокой культурѣ мѣстности возможно существованіе железнодорожнаго треугольника гдѣ двѣ стороны равны 70 верстамъ, а 3-я сторона = 12—20 вер., но при современныхъ условіяхъ грузового движенія постройка новой линии въ 12—20 верстахъ отъ существующей наврядъ ли себя бы оправдала и легла бы тяжелымъ бременемъ на государственный бюджетъ.

Пути четвертой категоріи, являющіеся магистральными линиями, обслѣдованію съ точки зрѣнія подъездныхъ путей не подлежатъ.

Ввиду того, что по нѣкоторымъ направленіямъ, отнесеннымъ къ I категоріи производятся изысканія общимъ протяженіемъ 280 верстъ, которыя скоро будутъ закончены, остается для обслѣдованія въ I очередь: а) путей, примыкающихъ къ казеннымъ дорогамъ 583 версты; в) путей, примыкающихъ къ частнымъ дорогамъ—568 верстъ, а всего 1151 верста.

Въ отношеніи одного изъ предложенныхъ путей „Борзна—Бахмачъ“, длиною въ 25 верстъ Комиссія полагаетъ, что болѣе рационально соединить г. Борзна со ст. Дочь Л.-Р. ж. д., отстоящей въ 14 верстахъ отъ него, такъ какъ направленіе „Борзна—Бахмачъ“, являясь почти вдвое болѣе длиннымъ, никакихъ видимыхъ преимуществъ не имѣетъ. Такъ какъ ст. Дочь Л.-Р. ж. д. находится въ районѣ Кіевского Комитета, то разсмотрѣніе направленія „Борзна ст. Дочь“ должно быть передано Кіевскому Пореіонному Комитету.

Затѣмъ доложенъ слѣдующій списокъ намѣченныхъ линий:

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
I КАТЕГОРІЯ.		
Южныя жел. дороги.		
Г. Короча—ст. Волчанскъ (или Ребиндерово) . .	60	Короча—уѣздный городъ Курской губ.—15 тыс. жителей. Линія проходитъ черезъ „Ржевско-Павловскій“ сахарный заводъ. Грузооборотъ можетъ быть около 7 мил. пуд. Для постройки заявлены субсидіи отъ г. Корочи, Корочанскаго уѣзднаго земства, г. Волчанска, Волчанскаго земства и Правленія сахарнаго, завода всего 275 т. р.
г. Новогеоргіевскъ — ст. Павлышъ (или развѣздъ Браиловка)	20	Новогеоргіевскъ—заштатный городъ Александрскаго уѣзда Херсонской губерніи— 12 т. жителей. Грузооборотъ можно ожидать свыше 7 мил. пудовъ въ годъ. Городъ уступаетъ бесплатно 30 дес. земли. разрѣшаетъ ломать камень и устроить кирпичный заводъ также бесплатно.
г. Ахтырка—г. Гадячъ .	80	Между Ахтырской и Гадячемъ лежатъ два сахарныхъ завода: Венрикъ и Чупаховка. Грузооборотъ можетъ быть около 10 мил. пудовъ въ годъ.
г. Евпаторія—ст. Симферополь (или вообще одна изъ станцій Юж. ж. д. между Симферополемъ и Джалкоемъ) .	60	Евпаторія—портовый городъ—21 тыс. жителей.
220		
По первому направленію въ настоящее время производятся изысканія Корочанскимъ и Волчанскимъ земствами, по 2-му и 3-му предпринимателямъ Максимовымъ, а по четвертому предпринимателями инженерами Емельяновымъ и Верблюперомъ.		
г. Обоянь—г. Суджа . .	50	Между городами Обоянь и Суджа лежитъ Переверзевскій сахарный заводъ, могущій дать около 6 милл. пудовъ груза въ годъ. Кромѣ того мѣстность довольно богатая, способная къ дальнѣйшему развитію. Переверзевскій сахарный заводъ уступаетъ землю бесплатно и даетъ 50 тыс. руб. Въ связи съ этой линіей находится вѣтвь сл. Бѣлая ст. Пселъ Сѣв.-Дон., которая становится излишней, въ случаѣ осуществленія первой.
Рубежанскій сахарн. зав. ст. Волчанскъ	18	Заводъ даетъ 3 ¹ / ₂ мил. пуд. груза.
Мѣстн. Константиновка (сах. зав.) ст. Коломакъ	12	Заводъ можетъ дать около 1 ¹ / ₂ мил. пудовъ грузовъ.
Ново-Ивановскій сах. заводъ сл. Коломакъ—ст. Коломакъ.	10	Ново-Ивановскій зав. можетъ дать до 2 мил. пуд. груза. Сл. Коломакъ—большой торговый пунктъ.

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
м. Богодуховка—ст. Гуты Натальевскій заводъ Краснокутскъ - Пархо- мовка	50	Одни сахарные заводы даютъ груза 7 ¹ / ₂ мил. пудовъ въ годъ.
Низовскій сахарный зав. раз. Гребенникова (ме- жду Сыроваткой и Бо- ромлей)	9	Низовскій сахарный заводъ даетъ 2 ¹ / ₂ мил. пудовъ груза въ годъ; заводъ желаетъ построить эту вѣтвь на свой счетъ съ послѣдующимъ выку- помъ ея въ казну, о чемъ 12 сентября с./г. въ Департаментѣ ж. д. дѣлъ назначено совѣщаніе.
г. Тимъ — ст. Солнцево (или Щигры М.-К.-В.)	40	Тимскій уѣздъ обойденъ желѣзными дорогами, но съ постройкой подъѣзднаго пути онъ можетъ отправлять до 10 мил. пуд. лѣса и хлѣба, такъ какъ вообще говоря уѣздъ лѣсной и хлѣбородный.
г. Кобеляки—ст. Кобе- ляки	15	Кобеляки уѣздный городъ Полтавской губ.— 15 тыс. жителей. Одинъ городъ можетъ дать до 1 ¹ / ₂ мил. пуд. груза въ годъ.
г. Валки — ст. Ковяги (или Люботинъ)	10	Валки уѣздный городъ Харьковской губ. 7 тыс. жителей. По сообщенію уѣздной земской управы можно разсчитывать на грузооборотъ до 4 мил.
сл. Новая Водолаги р. Езерскій	4	Новая Водолаги и Алексѣвка—большіе тор- говые пункты.
сл. Алексѣвка — ст. Во- дяная	6	
мѣст. Нехворони—мѣст. Гуцаловка — ст. Но- во-Сенжары (или Ни- жне-Днѣпровскъ)	30	Линія проходитъ по богатому, густонаселенному раіону.
мѣст. Горошинъ—ст. Хо- роль	37	На эту линію можетъ поступить около 3 ¹ / ₂ мил. пуд. груза. Мѣстность богатая и густонаселенная.
Итого	291 в.	
г. Старобѣльскъ—ст. Ру- бежная	60	<p style="text-align: center;">Екатерининская жел. дорога.</p> <p>Старобѣльскъ—уѣздный городъ Харьковской губ. 20 тыс. жителей. По сообщенію уѣзднаго земства можно разсчитывать на 15 мил. пуд. груза. Въ настоящее время производятся изысканія предпри- нимателемъ Максимовымъ.</p>

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
м. Гирлы (на Днѣпрѣ) м. Ново - Воронцовка ст. Токъ	30	Линія служить для соединенія бойкаго пункта Ново-Воронцовка съ жел. дор., а также даетъ выходъ грузамъ на Днѣпръ. Грузооборотъ около 5 мил. пуд. въ годъ.
мѣст. Корсакъ - Могыла ст. Нельговка	22	Вѣтвь эта предусматривалась при постройкѣ Бердянской линіи. Съ проведеніемъ ея возобновится разработка руды, которая была начата, а потомъ прекращена вслѣдствіе, отсутствія рельсовыхъ путей.
г. Верхнеднѣпровскъ — ст. Верхнеднѣпровскъ .	18	Обсѣдваніе этой линіи очень важно, такъ какъ Верхнеднѣпровскъ можетъ облегчить работу пристаней въ Екатеринославѣ.
г. Новомосковскъ — ст. Нижнеднѣпровскъ . . .	20	Новомосковскъ—уѣздный городъ Екатеринославской губ. 22 тыс. жителей. Въ настоящее время Новомосковскъ получаетъ черезъ Нижнеднѣпровскъ около 1½ мил. пуд., отправляетъ около 5 мил. пуд. въ годъ.
Мѣст. Юзовка—ст. Юзово	9	Юзовка имѣетъ 40 тыс. жителей. Важность этой линіи очевидна.
дер. Ильинка—разъѣздъ Градовка (около Гри- пино)	30	Обѣ линіи проходятъ по мѣстности, богатой каменнымъ углемъ, разработка коего уже начата и нуждается въ путяхъ сообщенія.
дер. Ильинка—ст. Еле- новка	30	
мѣст. Гуляй Поле—ст. Гуляй Поле	8	Гуляй Поле имѣетъ 15 тыс. жителей и ведетъ крупную торговлю. Имѣется механическій заводъ и паровая мельница.
ст. Мариуполь—р. Каль- міусъ	3	Въ устьѣ р. Кальміуса сосредоточена каботажная торговля, имѣющая большое значеніе для города Мариуполя. Вѣтвь эта существовала, но была разобрана.
Екатеринославскія при- станнныя вѣтви	7	Выходъ со ст. Екатеринославъ къ мельницамъ, тѣсопилкамъ и пристанямъ.
Алексѣевскій подъѣздноі путь къ новому разъ- ѣзду на 10 вер. Чистя- ковской вѣтви	15	Всѣ нижепоименованныя вѣтви, предложенныя Управленіемъ Екатерининской жел. дор., имѣютъ больше значеніе для послѣдней, такъ какъ Екатерининская жел. дор. получаетъ около 90 ⁰ / ₀ всего груза съ вѣтвей. Постройка этихъ вѣтвей, пролегающихъ по угольнымъ и руднымъ мѣсторожденіямъ, можетъ сильно увеличить грузооборотъ дороги и способствовать дальнѣйшему развитію промышленности.
ст. Софьино — Бродская п. Хрустальная	25	
п. Хрустальный — Новый разъѣздъ между ст. Фа- щевка и раз. Кокино .	22	

Наименованіе подъѣздовъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
Хараджаевская вѣтвь отъ раз. между ст. Петровеньки и раз. Кокино .	9	
Григорьевская вѣтвь отъ ст. Гришино	15	
Червоная вѣтвь отъ раз. Червоный	7	
Кураховская вѣтвь. Продолженіе существующей Кураховской вѣтви . .	7	
Макѣвка—ст. Ясиноватая	15	
Итого	292	<p>Всего къ казеннымъ ж. д. 863 вер., изъ коихъ производятся изысканія 280 вер., слѣдовательно остается изслѣдовать—583 вер.</p>
<p>М.-К.-Воронежская ж. д.</p>		
г. Ромны—ст. Прилуки—ст. Бровары	190	<p>Линія прорѣзываетъ богатый районъ, въ которомъ можетъ развиваться свекло-сахарное производство. Это направленіе поддерживается очень представителемъ Военнаго вѣдомства.</p>
село Згуровка—ст. Яготинъ (или Новый Быковъ на линіи Бровары-Прилуки).	25	<p>Въ с. Згуровка строится сахарный заводъ.</p>
с. Парафѣвка—ст. Ичня.	20	<p>Въ с. Парафѣвка имѣется сахарный заводъ.</p>
г. Переяславъ—ст. Переяславская	34	<p>Около г. Переяслава могутъ быть построены сахарные заводы, такъ какъ въ настоящее время имѣются плантаціи свекловицы. Теперь станція Переяславская имѣетъ грузооборотъ около 2 мил. пуд., главнымъ образомъ для Переяслава. Съ постройкой линіи можно ожидать притока грузовъ съ правой стороны Днѣпра. По изслѣдованіямъ М.-К.-В. ж. д., произведеннымъ 1898 году, грузооборотъ опредѣлялся около 4.000.000 пудовъ.</p>
г. Путивль—ст. Путивль	20	<p>Путивль—уѣздный городъ Курской руб. 11 т. жителей. Грузооборотъ ст. Путивль 5½ мил.</p>
г. Трубчевскъ—ст. Холмечи	36	<p>Трубчевскъ—уѣзд. городъ Черниговской губерніи, 8 тыс. жителей. По сообщенію уѣздной земской Управы товарообмѣнъ можетъ достигнуть 5 мил. пуд. Грузооборотъ ст. Холмечи около 2 мил. пуд. въ годъ.</p>

Наименование подъездных путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ.
г. Остерь (на р. Деснѣ), г. Козелець—ст. Бобровицы	30	Остерь и Козелець уѣздные города Черниговской губ. Можно рассчитывать на грузооборотъ свыше 5 мил. пудовъ въ годъ. Грузооборотъ ст. Бобровицы 4 мил.
г. Сѣвскъ — ст. Суземка (или Зерново)	32	Сѣвскъ—уѣздный городъ Орловской губ., 8 тыс. жителей. Грузооборотъ ст. Суземка 2 мил., а Зерново—6 мил.
г. Дмитровскъ—ст. Комаричи	25	Дмитровскъ—уѣздный городъ Орловской губ., 6 тыс. жителей. Грузооборотъ ст. Комаричи 3 мил.
г. Землянскъ—ст. Курбатово.	30	Землянскъ—уѣздный городъ Воронежской губ., 4 тыс. жителей. Грузооборотъ ст. Курбатово 400 т. пудовъ въ годъ.
г. Нижнедѣвицкъ — ст. Нижнедѣвицкъ	15	Нижнедѣвицкъ—уѣздный городъ Воронежской губ. 3 тыс. жителей. Грузооборотъ ст. Нижнедѣвицкъ 1 мил. пудовъ.
г. Коропъ - Пристань на р. Деснѣ—ст. Кролевецъ.	40	Коропъ—заштатный городъ Черниговской губернии—9 т. жителей. Близъ Коропа имѣется 4 винокуренныхъ завода и 1 сахарный. Можно перевозить свеклу, хлѣбъ, картофель, известь и лѣсъ. Грузооборотъ ст. Кролевецъ 1½ мил. пуд.
Итого	497	
Бѣлгородъ-Сумская ж. д.		
Краснояржскій сах. зав. ст. Свекловичная	4	Грузооборотъ 3½ мил. пудовъ.
Стрѣлково - Угрюмскій сах. зав. ст. Краснополе	17	Грузооборотъ 3 мил. пуд.
Ракитянскій сахарн. зав. ст. Ракитное	11	Грузооборотъ 3 мил. пудовъ.
Итого	32	
Сѣверо-Донецкая ж. д.		
г. Мирополье—ст. Песель.	27	Мирополье—безуѣздный городъ Курской губернии—12 т. жителей. Въ городѣ существуетъ кожевенное производство. Грузооборотъ можетъ достигъ 6 мил. пуд.

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
г. Грайворонъ — ст. Голо- ловчино	12	Грайворонъ уѣздный, городъ Курской губ. 9 т. жителей. Въ Грайворонѣ существуетъ много про- мышленныхъ предпріятій: паровыя мукомольныя мель- ницы, крупорушка, пивоваренный, мыловаренный, 2 маслобойныхъ и 4 кирпичныхъ завода.
Итого	39	Всего къ частнымъ дорогамъ 568 вер., а къ тѣмъ и другимъ жел. дорогамъ 1151 в.
II КАТЕГОРІЯ.		
Южныя жел. дороги.		
Пос. Новая Прага — ст. Шаровка	12	Пункты отправки хлѣба.
мѣст. Новгородка — ст. Куцовка	12	Въ 1909 году грузооборотъ перечисленныхъ станціи былъ таковъ:
с. Троицко - Сафоново — ст. Новый Бугъ	22	Шаровка 1,4 мил. п.
с. Привольное — ст. Ново- Полтавка	16	Куцовка 2,2 » »
мѣст. Братолюбовка — ст. Долинская	18	Новый Бугъ 7,0 » »
		Ново-Полтавка 3,0 » »
		Долинская 6,0 » »
		Явкино 4,0 » »
		Отправлялся главнымъ образомъ хлѣбъ.
с. Березнеговатое — ст. Явкино	27	Подъѣздной путь „Березнеговатое - Явкино“ находится въ связи съ линіей Николо-Козельскъ- Херсонъ (Николаевъ) и въ случаѣ осуществленія послѣдней, надобность въ немъ отпадаетъ.
сл. Цареводаровка — ст. Мелитополь	50	Свѣдѣній о грузооборотѣ не имѣется.
г. Кобеляки — мѣст. Цари- чанка	27	Эта линія можетъ явиться продолженіемъ пути ст. Кобеляки — г. Кобеляки. Если движеніе на этомъ послѣднемъ разовьется, то вполне возможно, что окажется выгоднымъ продолжить его до мѣст. Ца- ричанка.
Итого	214	

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
Екатерининская жел. дор.		
Дер. Ильинка—ст. Ро- зовка	90	Линія даетъ выходъ на Мариуполь мѣстности, богатой каменнымъ углемъ.
Мѣст. Ново-Николаевка— ст. Апостолово	48	Раіонъ тяготѣнія 92 т. десятиць. Вывозъ хлѣба можетъ достигнуть 1.300 т. пудовъ. Имѣются ломки гранита. Въ 1909 году ст. Апостолово отправила хлѣба 340 т. пуд., а общій ея грузооборотъ около 1 мил. пуд. въ годъ.
г. Новомосковскъ—мѣст. Перещепино	50	Въ случаѣ соединенія гор. Новомосковска съ Нижнеднѣпровскомъ, можетъ быть окажется полезнымъ продолжить эту линію до мѣст. Перещепино, являющагося крупнымъ центромъ.
Софіевская вѣтвь отъ р. Потоцкое	9	Село Софіевка—большой торговый центръ.
Митякинская вѣтвь отъ раз. между ст. Ольхо- вая и Чаботовка.	8	Станица Митякинская—большой торговый центръ.
Итого	205	Итого къ казеннымъ ж. д. 419 вер.
М.-К.-Воронежская жел. дор.		
Мѣст. Фарбовано — ст. Яготинъ	15	По свѣдѣніямъ Пирятинской уѣздной земской управы около с. Фарбовано находятся залежи торфа, для эксплуатаціи коего владѣлецъ бар. Штромбергъ предложилъ Правленію О-ва М.-К.-В ж. д. построить вѣтвь, гарантируя отправку 2 мил. пудовъ брикетовъ и 600 т. п. удобрительныхъ туговъ въ годъ.
Сѣверо-Донецкая ж. д.		
сл. Стригуны—ст.	10	Стригуны—торговый пунктъ, отправляющій между прочимъ очень много лука и вообще зелени.
Итого къ частнымъ ж. д. 25 вер., а къ казеннымъ и частнымъ 444 версты.		
III КАТЕГОРІЯ.		
г. Глинскъ — ст. Бѣло- водъ Юж.	18	Глинскъ заштатный городъ Полтавской губерніи—4 т. жителей лежащій въ 5 вер. отъ 179 версты участка «Ромны-Кременчугъ» Юж. ж. д. На этой 179 верстѣ можетъ быть устроенъ остановочный пунктъ, что вполне достаточно для столь небольшого города. Соединеніе же г. Глинска спеціальной вѣтвью можетъ осуществиться только въ будущемъ, когда тамъ разовьются торговля и промышленность, если таковыя могутъ въ немъ развиться.

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
г. Ногайскъ—ст. Елиса- ветовка Ек. ж. д. . . .	22	Ногайскъ заштатный городъ Бердянскаго уѣзда Таврической губ.—5 т. жителей, лежащій на берегу Азовскаго моря недалеко отъ г. Бердянска. Соединеніе Ногайска съ рельсовой сѣтью можетъ осуществиться только когда явится необходимость устроить въ Ногайскѣ портъ.
г. Суджа—ст. Суджа С.-Д.	21½	Такъ какъ для соединенія г. Суджи съ Сѣверо-Донецкой ж. д. необходимо построить мостъ черезъ р. Пселъ около 30 саж. на кессономъ основаніи стоимостью около 200 т. рублей; постройка подобной вѣтви могла бы быть осуществлена только при условіи крупной денежной субсидіи со стороны города.
г. Зміевъ — ст. Зміевъ С.-Д. ж. д.	4½	Тѣ же мотивы.
ст. Кобеляки Южн. — ст. Рѣшетилровка М.-К.-В.	40	Всѣ 4 нижепоименованныя линіи проходятъ слишкомъ близко отъ существующихъ желѣзныхъ дорогъ. Онѣ не прорѣзаютъ мѣстностей съ какими либо ископаемыми, гдѣ можно ожидать быстраго развитія промышленности, поэтому осуществленіе ихъ есть вопросъ будущаго.
ст. Ливны М. - К. - В. — ст. Измалково Ю.-В. . .	35	
ст. Ливны М. - К. - В. — ст. Кшенъ М.-К.-В. . .	44	
ст. Ромны - Юж. — ст. Конотопъ М.-К.-В. . . .	60	
г. Короча-ст. Прохоров- ка Южн.	55	Ввиду признанія болѣе цѣлесообразнымъ соединенія г. Корочи въ южномъ направленіи со станціей Волчанскъ, перечисленныя 3 направленія можно разсматривать какъ варианты, которые возможно осуществить въ будущемъ.
г. Короча—ст. Чернян- ка Ю.-В.	48	
Стар. Осколь—г. Коро- ча—Вѣлгородъ.	120	
Гор. Новомосковскъ—ст. Синельниково Ек. . . .	40	Ввиду признанія болѣе важнымъ соединеніе Новомосковска съ Нижнеднѣпровскимъ, это направленіе можно разсматривать какъ вариантъ.
Старый Осколь Ю.-В.— гор. Тимъ.	60	Ввиду признанія болѣе важнымъ соединеніе гор. Тима со станціей Солнцево Южн. (или Щигры М.-К.-В.), данное направленіе можно разсматривать только какъ вариантъ.

Наименованіе подъѣз- ныхъ путей.	Протяж. вер.	КРАТКОЕ ОПИСАНІЕ.
Натал. сах. зав.—Водя- ная Южн.	20	Ввиду признанія болѣе важнымъ направленія «Богодуховъ-Гуты-Натал. зав.-Краснокутскъ—Парохомовка», проходящаго черезъ 3 завода, данное направленіе является лишь вариантомъ соединенія Натальевского сах. завода съ рельсовой сѣтью.
г. Зеньковъ-мѣст. Опош- ня—Полтава Юж. . . .	80	Ввиду признанія болѣе важнымъ направленія «Ахтырка-Гадячь», данное направленіе является лишь вариантомъ возможнаго соединенія города Зенькова съ рельсовой сѣтью.
IV. КАТЕГОРІЯ.		
Николо-Козельскъ — Ек. Николаевъ (Херсонъ).	120	Линіи эти имѣютъ характеръ магистральныхъ путей, а не подъѣздныхъ. Разсматривать ихъ какъ подъѣздные пути можно было бы только при условіи невключенія ихъ въ кратчайшія тарифныя разстоянія при транзитныхъ перевозкахъ.
Одесса — Николаевъ съ вѣтвью „Анчекракъ- Очаковъ“	120 20	
Джанкой — Перекопъ— Херсонъ	164	

Вышеизложенное комиссія имѣетъ честь представить на обсужденіе Управленія Дѣлами.

При открытіи преній, представитель Волчанскаго земства В. Г. Колокольцевъ коснулся вопроса о направленіи Карачанской линіи на ст. Ребиндерово. Онъ заявилъ, что Волчанское земство и г. Волчанскъ ходатайствуютъ, чтобы линія эта была направлена не на ст. Ребиндерово, какъ проектируетъ Корочанское земство, а, отклонившись отъ мѣст. Ржевка, пошла бы на Волчанскъ. Это направленіе, не нарушая нисколько интересовъ г. Корочи и Корочанскаго земства и удлиняя предположенный путь всего на 6—8 верстъ, имѣетъ существенное значеніе для Волчанска, какъ административнаго и экономическаго центра уѣзда. Представитель Волчанскаго земства добавилъ, что только при этомъ условіи на проведеніе линіи можетъ быть дано отъ земства и города Волчанска пособіе.

Представитель Корочанскаго земства А. А. Святославскій заявилъ, что онъ въ данномъ вопросѣ связанъ постановленіемъ земскаго собранія, которое опредѣлило направленіе предполагаемой линіи, какъ направленіе „Короча-Ребиндерово“, но лично онъ того мнѣнія, что поворотъ линіи, согласно сдѣланному предложенію, и примыканіе ея

къ ст. Волчанскъ не нарушило бы интересовъ Корочанскаго земства и г. Корочи. Но вопросъ въ томъ, что по направленію линіи на Ребиндерово, земствомъ были произведены изысканія и выяснено, что при этомъ направленіи пути устройство вѣтви не встрѣтитъ никакихъ техническихъ затрудненій; что касается направленія „Ржевка-Волчанскъ“, то тамъ изысканій не было сдѣлано. Возможно, что при изысканіяхъ въ этомъ направленіи встрѣтятся техническія трудности и это обстоятельство неблагоприятно отразится на судьбѣ ходатайства Корочанскаго земства. Въ виду этого онъ, А. А. Святославскій, полагаетъ, что Корочанское земство могло бы согласиться на предложенное измѣненіе проекта лишь условно, а именно: если Волчанское земство произведетъ въ этомъ направленіи изысканія, и если техническія условія позволятъ провести дорогу.

Въ этомъ же смыслѣ высказался представитель г. Корочи Б. Г. Пушкаревъ.

Представитель Волчанскаго земства П. А. Неклюдовъ, поддерживая предложеніе В. Г. Колокольцева, также высказался за направленіе Корочанской линіи на Волчанскъ, а не на ст. Ребиндерово. Онъ заявилъ, что хорошо знаетъ мѣстность между Ржевкой и Волчанскомъ и можетъ засвидѣтельствовать, что никакихъ техническихъ трудностей проведеніе линіи Ржевка-Волчанскъ не встрѣтитъ. Черезъ рѣку Волчью уже имѣется мостъ и есть запасный устой для второго моста, такъ что рѣчь можетъ идти только о нѣкоторомъ удороженіи вѣтви вслѣдствіе ея удлиненія на нѣсколько верстъ. Но это удороженіе вѣтви цѣликомъ будетъ оплачено той субсидіей, которую даютъ Волчанское земство и г. Волчанскъ, а между тѣмъ само Корочанское земство заинтересовано въ направленіи этого пути на Волчанскъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ Ржевскій сахарный заводъ приблизится къ Волчанску. Въ виду сказаннаго П. А. Неклюдовъ находитъ, что въ п. 1 доклада комиссіи слѣдуетъ внести поправку въ томъ смыслѣ, чтобы былъ намѣченъ одинъ путь Корочанскъ-Волчанскъ, а предположенный вариантъ „Короча-Ребиндерово“—вовсе исключить.

Къ точкѣ зрѣнія представителей Волчанскаго земства присоединились члены Управленія Дѣлами И. А. Дынинъ и В. В. Шидловскій.

Между прочимъ было выяснено, что Волчанскимъ земствомъ производятся изысканія отъ „Ржевки“ на Волчанскъ.

Далѣе пренія возникли по вопросу о томъ, какое направленіе изъ двухъ предложенныхъ комиссіей вариантовъ было бы предпочтительнѣе—„Тимъ ст. Солнцево“, или „Тимъ-Щигры“ М.-К.-В. ж. д. Г. Тимъ ходатайствуетъ о направленіи „Тимъ ст. Солнцево“, между тѣмъ тяготѣніе хлѣбныхъ грузовъ къ Щиграмъ.

Представитель города Тимъ С. П. Тюнинъ поддерживаетъ ходатайство города, чтобы линія шла на примыканіе у ст. Солнцево, такъ пня въ этомъ направленіи вѣтвь обслуживала бы наиболѣе плодородныя земли района и по техническимъ условіямъ она легче осуществима, чѣмъ линія на Щигры. По направленію на Щигры идетъ очень гористая мѣстность—на разстояніи 33 верстъ насчитывается 8 большихъ горъ,—между тѣмъ какъ на Солнцево ихъ только двѣ, и всѣ предпочитаютъ поэтому возить грузы на Солнцево.

Инженеръ М. П. Звѣржанскій разъяснилъ, что при направленіи на ст. Солнцево пришлось бы строить мостъ черезъ р. Сеймъ, что будетъ стоить очень дорого. Поэтому комисиія предложила вариантъ линіи „Тимъ-Щигры“, находя, что соединеніе г. Тима съ рельсовой сѣтью вопросъ первостепенной важности, а выборъ того или иного пункта примыканія—второстепенный.

С. П. Тюнинъ заявилъ на это, что г. Тимъ, обойденный желѣзными дорогами желаетъ имѣть подъѣздной путь къ магистральной, и если бы Управление Дѣлами нашло, что путь этотъ, по техническимъ условіямъ, легко осуществить въ направленіи Тимъ-Щигры, то Тимское городское общественное управленіе ничего не будетъ имѣть противъ такого измѣненія.

Далѣе представитель Волчанскаго земства П. А. Неклюдовъ сдѣлалъ слѣдующее заявленіе. Благодаря любезности Пораіоннаго Комитета, мѣстные общественные элементы получили возможность высказать свои взгляды на подъѣздные пути мѣстнаго значенія, и, въ частности, Волчанское земство вынесло цѣлый рядъ постановленій по вопросу о желательныхъ путяхъ въ уѣздѣ. Не находя нужнымъ затруднять вниманія собранія перечисленіемъ этихъ постановленій, П. А. Неклюдовъ считаетъ необходимымъ указать, что относительно разсмотрѣннаго комисией и внесеннаго въ первую очередь проекта линіи отъ Рубежанскаго свекло-сахарнаго завода на Волчанскъ, протяженіемъ около 18 верстъ, Волчанское земство имѣло сужденіе и, въ томъ видѣ, какъ эта линія проектирована, признана ненужной. Дѣло въ томъ, что при осуществленіи этой короткой по протяженію линіи для соединенія завода со ст. Волчанскъ пришлось бы сооружать около с. Рубежной мостъ черезъ р. С. Донецъ, длиною около 50 саж. Земское собраніе нашло болѣе расчетливымъ и цѣлесообразнымъ продолжить этотъ путь по лѣвому берегу Донца до с. Хотомли. Тогда этотъ путь имѣлъ бы въ общемъ протяженіи около 40 вер., прорѣзалъ бы громадный районъ свекловичныхъ плантацій около Хотомли и, захвативъ Рубежанскій свекло-сахарный заводъ, получилъ бы до 10 милліоновъ пудовъ грузовъ. Далѣе П. А. Неклюдовъ заявилъ, что земство постановило выдавать на устройство подъ-

ѣздныхъ путей въ уздѣ по 2 тысячи рублей на каждую версту, и, слѣдовательно, при осуществленіи линіи „Волчанскъ-Хотомля“, пришлось бы казнѣ на помощь суммою въ 80 тыс. руб., въ виду этого онъ обратился съ просьбой, не найдетъ ли Управленіе Дѣлами возможнымъ измѣнить вѣдомость комиссіи въ томъ смыслѣ, чтобы вмѣсто предложенной линіи „Рубежанскій сахарный заводъ-Волчанскъ“ была рекомендована линія „Хотомля-Волчанскъ“.

Херсонскій городской голова и представитель херсонскаго биржевого комитета Н. И. Блажковъ возбуждаетъ ходатайство о томъ, чтобы линія „Ново-Николаевка-Апостолово“, отнесенная комиссіей во вторую очередь, была бы перенесена на первую очередь. Ходатайство свое г. Блажковъ основываетъ на томъ, что земство, городъ и биржевой комитетъ въ достаточной мѣрѣ освѣтили доходность этой линіи, и если не представили данныхъ о возможныхъ матеріальныхъ пособіяхъ для осуществленія таковой со стороны мѣстныхъ учреждений и заинтересованныхъ лицъ, то это произошло по недоразумѣнію. Херсонское Городское Управленіе, земство и биржевой комитетъ не знали, что денежная субсидія есть необходимое условіе для отнесенія линіи въ первую очередь, и не сдѣлали соответствующей анкеты. Если же ее сдѣлать, то нѣтъ сомнѣнія, что многіе согласились бы оказать казнѣ помощь въ той или иной формѣ въ случаѣ проведенія линіи Ново-Николаевскъ-Апостолово, такъ какъ эта линія считается необходимой. Далѣе г. Блажковъ говоритъ, что памѣченная комиссіей вѣтвь „Березнеговатая-Явкино“, по его мнѣнію, не подлежитъ обслѣдованію такъ какъ для г. Херсона и Херсонскаго уѣзда болѣе важное значеніе имѣетъ линія „Никола-Козельскъ-Херсонъ“, проходящая черезъ село Березнеговатое. Рано или поздно эта послѣдняя линія будетъ осуществлена, и тогда линія „Березнеговатая-Явкино“ стала бы лишней.

Внесеніе же таковой въ списокъ могло бы только затормозить дѣло о проведеніи линіи „Никола-Козельскъ-Херсонъ“.

На это предсѣдателемъ комиссіи инженеромъ М. П. Звѣржанскимъ было сказано, что въ анкетѣ, разосланной канцеляріей Комитета всѣмъ общественнымъ организаціямъ, таковыя запрашивались о размѣрѣ и видѣ тѣхъ матеріальныхъ или денежныхъ пособій, которыя онѣ могутъ ассигновать на постройку подъѣздныхъ путей, поэтому ссылка Н. И. Блажкова на незнаніе Херсонскимъ земствомъ важности вопроса о субсидіяхъ не имѣетъ основанія. Однако субсидированіе того или иного подъѣздного пути не имѣло исключительнаго значенія для отнесенія таковаго къ I категоріи. Въ I категорію, какъ видно изъ доклада комиссіи, вошли не одни только субсидированные подъѣздные пути, а еще 3 класса. Такъ что линія „Ново-Николаевка-Апо-

столово“ отнесена ко II категоріи не потому, что она не субсидирована, а потому, что данныя, характеризующія ея грузооборотъ и значеніе для мѣстнаго населенія, были признаны недостаточными для отнесенія ея въ I категорію.

По поводу вѣтки „Березнеговатое-Явкино“ членами комисіи М. П. Звѣржанскимъ, И. А. Дынинымъ, В. В. Шидловскимъ и Ф. Р. Фертнеромъ было замѣчено, что опасеніе Н. И. Блажкова того, что включеніе ея въ вѣдомость можетъ затянуть вопросъ о постройкѣ линіи „Никола-Козельскъ-Херсонъ (Николаевъ)“ едва ли основательно, такъ какъ въ вѣдомости есть примѣчаніе, указывающее, что съ постройкой линіи „Никола-Козельскъ-Херсонъ (Николаевъ)“ надобность въ проведеніи вѣтки „Березнеговатое-Явкино“ отпадаетъ. По мнѣнію членовъ комисіи такое примѣчаніе, наоборотъ, подчеркиваетъ важность для мѣстнаго населенія линіи Никола-Козельскъ-Херсонъ“.

Далѣе городской голова г. Верхнеднѣпровска И. Ф. Стешенко сдѣлалъ заявленіе, что, хотя линія „ст. Верхнеднѣпровскъ-городъ Верхнеднѣпровскъ“ отнесена въ первую очередь, тѣмъ не менѣе будутъ представлены Комитету, въ дополненіе къ свѣдѣніямъ, представленнымъ въ мартъ мѣсяцъ сего года, еще новыя данныя о грузооборотѣ этой линіи.

Кромѣ упомянутыхъ лицъ, въ преніяхъ по вышеозначеннымъ вопросамъ принимали также участіе Ф. Р. Фертнеръ, Ф. И. Касиновъ, В. М. Бегметъ и С. С. Жилкинъ.

По заключеніи преній, Управление Дѣлами постановило:

I. Докладъ комисіи по вопросу о распредѣленіи по категоріямъ предложенныхъ подъѣздныхъ путей утвердить съ тѣмъ, чтобы въ списокѣ линій, обследованіе которыхъ желательно произвести въ первую очередь, были сдѣланы слѣдующія измѣненія:

1) Изъ двухъ вариантовъ соединенія г. Корочи съ магистралю— „Короча-Волчанскъ“ и „Короча-Ребиндеро“,—принимая во вниманіе: а) интересы г. Волчанска и Волчанскаго земства, изъявившихъ готовность оказать матеріальное содѣйствіе въ размѣрѣ 75 тыс. руб. въ случаѣ проведенія этой линіи на Волчанскъ, б) видимое отсутствіе техническихъ затрудненій по направленію „Короча-Волчанскъ“, в) то, что направленіе линіи на Волчанскъ не нарушаетъ нисколько интересовъ г. Корочи и Корочанскаго земства—признать желательнымъ направленіе „Короча-Волчанскъ“, а вариантъ „Короча-Ребиндеро“—исключить.

2) Ввиду того, что при проведеніи линіи „Рубежанскій сахарный заводъ—Волчанскъ“ пришлось бы построить мостъ отверстіемъ около 50 саж. черезъ р. С.-Донецъ, причемъ линія эта обслуживала бы главнымъ образомъ сахарный заводъ, между тѣмъ какъ повернуть

ее, не доходя Рубежанскаго завода, по лѣвому берегу р. С.-Донца и продолживъ ее на протяженіе 40 верстъ до слободы Хотомля, можно обслужить интересы богатаго свекловичными плантаціями края, а также ввиду ассигнованія Волчанскимъ земствомъ субсидіи въ размѣрѣ 80 тыс. рублей—признать желательнымъ обслѣдовать вмѣсто вѣтви „Рубежанскій сахарный заводъ—Волчанскъ“—вѣтвь „Волчанскъ-Хотомля“ протяженіемъ 40 верстъ.

II. Ходатайство представителя города Херсона и Херсонской биржи о включеніи линіи „Ново-Николаевка-Апостолово“ въ первую очередь—отклонить.

III. Заявленіе представителя города Верхне-Днѣпровска о желаніи его представить дополнителныя свѣдѣнія объ ожидаемомъ грузооборотѣ линіи „городъ Верхнеднѣпровскъ—ст. Верхнеднѣпровскъ“ принять къ свѣдѣнію.

Послѣ этого засѣданіе закрыто.

Съ подлиннымъ вѣрно.

Секретарь засѣданія дѣлопроизводитель Комитета В. Фаусекъ.

Варшавскій параіонный комитетъ.

М. П. С.

ВАРШАВСКИЙ
ПОРАІОННЫЙ КОМИТЕТЪ

по регулированію

МАССОВЫХЪ ПЕРЕВОЗОКЪ ГРУЗОВЪ

по желѣзнымъ дорогамъ.

Господину Управляющему дѣлами
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей
Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Іюня 28 дня 1911 года.

№ 721.

г. **ВАРШАВА.**

Кручая 42. Телефонъ 25-34.

Вслѣдствіе отзыва Вашего отъ 23 декабря м/г. за № 2025, имѣю честь увѣдомить, что вопросъ о постройкѣ средствами казны подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ обсуждался въ Варшавскомъ порайонномъ комитетѣ предварительно въ засѣданіяхъ Управленія дѣлами комитета: 10 января, 7-го, 14 и 25 февраля с/г. и затѣмъ на VIII сессіи Варшавскаго порайоннаго комитета, состоявшейся 3 и 4 марта с/г., постановленіемъ коей признано необходимымъ сооруженіе нижеслѣдующихъ подъѣздныхъ путей, подраздѣленныхъ по степени важности и срочности сооруженія, на три очереди: къ I очереди отнесены подъѣздные пути:

- 1) Цѣхановъ—Дробинь—Плоцкъ,
- 2) Рейовець—Красноставъ—Замостье,
- 3) Холмъ—Грубешовъ,
- 4) Червоный Боръ (или Снядово)—Ломжа,
- 5) Мѣховъ—Пршовице—Казмержа Велька,
- 6) Соколка—Крынки и
- 7) Варшава Ков.—рѣка Висла;

къ II очереди:

- 1) Кѣльце—Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ,
- 2) Островець—Опатовъ—Сандомірь,
- 3) Новогеоргіевскъ—Плонскъ и
- 4) Цѣхановъ—Палуки—Красне—Маковъ,

къ III очереди:

- 1) Насельскъ—Пултускъ,
- 2) Бѣлостокъ—Хороць—Тыкоцинъ,
- 3) Гродно—Лососна—Святскъ—Вейсее и
- 4) Шестаковъ—Маріамполь.

На основаніи данныхъ и свѣдѣній, доставленныхъ заинтересованными лицами, уже послѣ обсужденія сего вопроса на VIII сессіи комитета, сдѣланы подсчеты: 1) приблизительной стоимости сооруженія каждаго изъ перечисленныхъ 15-ти путей, 2) приблизительныхъ коммерческихъ результатовъ отъ постройки и эксплуатаціи сихъ путей и 3) эвентуальной матеріальной помощи со стороны частныхъ лицъ, на которую можетъ разсчитывать казна въ случаѣ осуществленія сооруженія этихъ подъѣздныхъ путей.

Соотвѣтственные подсчеты и соображенія изложены въ прилагаемой у сего пояснительной запискѣ по каждому пути отдѣльно.

Независимо сего, при семъ имѣю честь препроводить: выписки изъ протоколовъ №№ 88 и 89 засѣданій Управленія дѣлами Варшавскаго порайоннаго комитета, журналъ Особой Комиссіи отъ 14 февраля с/г., съ приложеніемъ къ нему перечня и вѣдомости проектированныхъ подъѣздныхъ путей и выписку изъ журнала VIII сессіи Варшавскаго порайоннаго комитета, по вопросу 7-му программы.

Предсѣдатель комитета инженеръ (подпись).

Коммерческій агентъ (подпись).

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

(къ отношенію Варшавскаго пораіоннаго комитета отъ 28 іюня 1911 г. за № 721 по вопросу о постройкѣ средствами казны подъѣздныхъ путей къ казеннымъ ж. дор.).

Постановленіемъ VIII сессіи Варшавскаго пораіоннаго комитета, состоявшейся 3—4 марта 1911 г., признано необходимымъ сооруженіе нижеслѣдующихъ подъѣздныхъ путей, подраздѣленныхъ по степени важности и срочности сооруженія на три очереди:

Къ I очереди отнесены подъѣздные пути:

- 1) Цѣхановъ—Дробинъ—Плоцкъ,
- 2) Реіовець—Красноставъ—Замостье,
- 3) Холмъ—Грубешовъ,
- 4) Червонный Боръ или Снядово—Ломжа,
- 5) Мѣховъ—Прошовице—Казимержа Велька,
- 6) Соколка—Крынки и
- 7) Варшава Ков.—рѣка Висла.

Къ II очереди отнесены подъѣздные пути:

- 1) Кѣльцы—Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ,
- 2) Островецъ—Опатовъ—Сандоміръ,
- 3) Ново-Георгіевскъ—Плонскъ и
- 4) Цѣхановъ—Палуки—Красне—Маковъ.

Къ III очереди отнесены подъѣздные пути:

- 1) Насельскъ—Пултускъ,
- 2) Бѣлостокъ—Хорощъ—Тыкоцинъ,
- 3) Гродно (Лососна)—Святскъ—Вейсее и
- 4) Шестаковъ—Маріамполь.

Въ поясненіе нижеприведенныхъ подсчетовъ приблизительной стоимости сооруженія подъѣздныхъ путей и приблизительныхъ коммерческихъ результатовъ отъ постройки и эксплуатаціи ихъ необходимо предпослать, что

1) стоимость сооруженія показана, согласно справкѣ, данной сл. пути управленія Привислинскихъ жел. дорогъ, при облегченныхъ техническихъ условіяхъ, безъ рельсъ, стрѣлокъ, подкладокъ, пакладокъ и т. п. матеріаловъ,

2) предполагаемый грузооборотъ подраздѣленъ на двѣ категоріи, а именно:

а) на перевозку исключительно по подъѣзному пути тѣхъ грузовъ, которые въ настоящее время перевозятся гужемъ отъ или до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій, а также и между отдѣльными населенными пунктами, расположенными въ районѣ проектируемаго подъѣзднаго пути, и

б) на перевозку по магистральямъ новыхъ грузовъ, которые получатся въ силу естественнаго развитія промышленности и торговли района, послѣ проведенія подъѣзднаго пути; количество этихъ новыхъ грузовъ принято въ размѣрѣ 25⁰/₀ отъ ожидаемыхъ перевозокъ въ предѣлахъ подъѣзднаго пути.

3) Доходъ отъ перевозки грузовъ по подъѣзному пути рассчитанъ по тарифной ставкѣ въ ¹/₆₀ коп. съ пудоверсты и за число верстъ, равное или всему протяженію или половинѣ подъѣзднаго пути, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, доходъ же отъ перевозки грузовъ по магистральямъ рассчитыванъ, согласно среднему пробѣгу грузовъ по подлежащей жел. дорогѣ, а именно, по Привислинскимъ за 245 вер. и по Сѣверо-Западнымъ за 154 вер. и по той же тарифной ставкѣ въ ¹/₆₀ коп. съ пудоверсты.

Данные о подъѣздныхъ путяхъ.

Первая очередь.

1) Цѣхановъ—Дробинъ—Плоцкъ.

Этотъ подъѣздной путь, общемою длиною въ 75 верстъ, предполагается провести отъ ст. Цѣхановъ Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ Глиноецкъ, Раціоняжъ, Дробинъ и Бѣльскъ до губернскаго города Плоцка, въ предѣлахъ Цѣхановскаго, Серпецкаго и Плоцкаго уѣздовъ, по полосѣ земли почти совершенно ровной безъ замѣтныхъ возвышеній и рѣкъ, за исключеніемъ маленькой рѣчки „Вкра“ у мѣстечка Глиноецкъ, шириною 5—7 саж. и „Раціоняшца“ у мѣстечка Раціоняжъ, шириною въ 8—12 саж.

2) Стоимость сооруженія этого пути обойдется приблизительно въ 1¹/₂ м. рублей, т. е. по 20.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ, примѣнительно къ нижеприведеннымъ даннымъ, можно ожидать весьма значительный, въ виду того, что земля въ окрестностяхъ проектируемаго пути весьма плодородная, сельское хозяйство ведется высоко интенсивное, свиноводство и молочное хозяйство весьма развитое, и кромѣ того города Глиноецкъ, Раціонжъ, Дробинь, Бѣльскъ и Плоцкъ имѣютъ много фабрикъ и заводовъ, какъ-то: сахарныхъ, винокуренныхъ, пивоваренныхъ, кожевенныхъ, лѣсопильныхъ, кирпичныхъ, котельныхъ, маслобойныхъ, земледѣльческихъ машинъ, свѣчей, цикорія, мыла, пьразцовъ, минеральныхъ водъ, мельницъ и др.

По доставленнымъ Комитету свѣдѣніямъ предвидится по ввозу и вывозу по сему подъѣздному пути:

грузовъ сельскихъ хозяйствъ и для потребностей таковыхъ	4.500.000 п.
грузовъ промышленныхъ предпріятій и для потребностей таковыхъ	4.500.000 п.
и прочихъ грузовъ	2.000.000 п.
	<hr/>
Итого	11.000.000 п.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути составитъ:

$$\frac{11.000.000 \times 37,5}{60} 68.750 \text{ р.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 2.750.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ отъ магистрали составитъ:

$$\frac{2.750.000 \times 245}{60} 112.291 \text{ р.}$$

Итого . . . 181.041 р.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатаціонные расходы по 1000 руб. съ версты 75.000 р.
останется чистаго дохода, 106.041 р.
что составитъ 7,07% на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны учреждений и частныхъ лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ постройки сего подъѣздного пути, слѣдуетъ ожидать въ довольно значительныхъ размѣрахъ, такъ какъ землевладѣльцы и нѣкоторые промышленныя заведенія обязались соотвѣтственно подпискою, данною Плоцкому Сельскохозяйственному Обществу, представить землю подъ постройку безвозмездно и кромѣ того дать де-

нежную субсидію въ суммѣ около 100.000 р., по заявленію же представителя названнаго Общества сумма денежной субсидіи можетъ быть значительно увеличена и можно ожидать поступления таковой въ размѣрѣ до 200.000 руб.

Такимъ образомъ стоимость сооруженія сего подъѣзднаго пути обойдется казнѣ еще дешевле, чѣмъ указано въ пунктѣ 2, а по сему и чистый доходъ можетъ быть больше вышенчисленныхъ 7,07%.

II. Реіовець—Красноставъ—Замостье.

1) Этотъ подъѣздной путь, общемою длиною въ 50 верстъ, предполагается провести отъ ст. Реіовець Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ Сенницу, Красноставъ и Избицу до уѣзднаго города Замостье въ предѣлахъ Холмскаго, Красноставскаго и Замостьскаго уѣздовъ Люблинской губерніи по мѣстности хотя и гористой, но не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого пути обойдется приблизительно въ 2.000.000 руб., т. е. по 40.000 р. за 1 версту.

3) Хотя грузооборотъ по имѣющимся свѣдѣніямъ можно ожидать довольно значительный, потому что земля въ окрестностяхъ сего подъѣзднаго пути весьма плодородна, производство хлѣбовъ и овощей обширно, имѣются большіе казенные и частныя лѣса, ведется свиноводство, а въ городахъ Красноставѣ, Избицѣ и Замостьѣ и ихъ окрестностяхъ имѣется много разныхъ фабрикъ и заводовъ: лѣсопильных, кожевенныхъ, стеклянныхъ, мыловаренныхъ, винокуренныхъ, сахарныхъ, цикорія, свѣчей, земледѣльческихъ машинъ и др., но такъ какъ никакихъ данныхъ о предполагаемой перевозкѣ грузовъ по подъѣзднему пути не доставлено, то сдѣлать подсчеты приблизительныхъ результатовъ отъ постройки и эксплуатаціи сего подъѣзднаго пути не представляется возможнымъ.

4) Что касается помощи, на которую можетъ рассчитывать казна въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути, то никакихъ конкретныхъ данныхъ не представлено, по заявленію однако представителя Центральнаго Сельскохозяйственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ, заинтересованныя промышленныя предпріятія и частныя лица не откажутъ, вѣроятно, въ бесплатномъ предоставленіи земли и нѣкоторыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки.

III. Холмъ—Грубешовъ.

1) Этотъ подъѣздной путь, общемою длиною въ 48 верстъ, предполагается провести отъ ст. Холмъ Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ деревни: Дрищевъ, Рациборовице и Терагинъ до уѣзднаго города Грубешовъ, въ предѣлахъ Холмскаго и Грубешовскаго уѣзда Люблинской

губерніи, по мѣстности, хотя и гористой, но не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого пути обойдется приблизительно въ 1.680.000 руб., т. е. по 35.000 р. за 1 версту.

3) Грузооборотъ надо ожидать значительный, потому что сей подъѣздной путь будетъ прорѣзывать мѣстность, имѣющую весьма плодородную черноземную почву, производящую много хлѣбовъ и овощей, 4 большихъ сахарныхъ завода и много лѣсопильныхъ, кирпичныхъ, винокуренныхъ и мукомольныхъ заводовъ, фабрику земледѣльческихъ машинъ и керамическихъ издѣлій. По доставленнымъ свѣдѣніямъ можно ожидать перевозку по сему подъѣзднему пути около 6.000.000 п. грузовъ.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣзднему пути, считая средній пробѣгъ въ 24 версты, составитъ:

$$\frac{6.000.000 \times 24}{60} . . . 24.000 \text{ руб.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 1.500.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ по магистрали составитъ:

$$\frac{1.500.000 \times 245}{60} . . . 61.250 \text{ „}$$

Итого . . . 85.250 руб.

Отсчитывая отъ сей суммы эксплуатационные расходы

48.000 „

остается чистаго дохода,

37.250 руб.,

что составитъ 2,22 % прибыли на затраченный капиталъ.

4) Что касается помощи, на которую можетъ рассчитывать казна въ дѣлѣ постройки этого подъѣзднаго пути, то никакихъ положительныхъ предложеній не поступило; по заявленію однако Правленія Всероссийскаго Общества Сахарозаводчиковъ и представителя Центральнаго Сельскохозяйственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ, заинтересованныя промышленныя предпріятія и частныя лица не намѣрены уклоняться отъ матеріальныхъ пожертвованій и не откажутъ въ безплатномъ предоставленіи земли и нѣкоторыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки.

IV. Червоный Боръ или Снядово-Ломжа.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною въ 15 верстъ, предполагается провести отъ ст. Червоный Боръ или развѣзда Снядово, расположен-

наго на перегонѣ Остроленка—Червонный Боръ Привислинскихъ жел. дорогъ до губернскаго города Ломжа въ предѣлахъ Ломжинскаго уѣзда. Направленіе отъ развѣзда Снядово является болѣе выгоднымъ въ виду того, что профиль пути былъ бы почти совершенно ровный и подъѣздной путь, согласно заявленію представителя Ломжинскаго Сельскохозяйственнаго Общества, могъ бы быть проложенъ на землѣ, принадлежащей Министерству Путей Сообщенія при имѣющемся шоссе, ведущемъ отъ города Острова до гор. Ломжи; при шоссе находится широкая полоса земли, вполне достаточная для проведенія рельсоваго пути; въ такомъ случаѣ расходовъ на приобрѣтеніе земли не было бы никакихъ, тогда какъ при направленіи подъѣзднаго пути отъ ст. Червонный Боръ профиль былъ бы труднѣе—мѣстность на этомъ протяженіи холмистая, и земля, необходимая подъ постройку, принадлежитъ мелкимъ крестьянамъ и одному маіоратному имѣнію „Гелчинъ“.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣзднаго пути отъ развѣзда Снядово обойдется приблизительно въ 300.000 руб., т. е. по 20.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ надо ожидать значительный въ виду того, что кромѣ губернскаго города Ломжи, имѣющаго 30.000 жителей, и нѣсколько заводовъ и фабрикъ, этимъ подъѣзднымъ путемъ будетъ пользоваться также и далѣе лежащій уѣздный городъ Кольно и окрестности его. По собраннымъ справкамъ въ настоящее время грузооборотъ ст. Червонный Боръ составляетъ около 2.890.000 пуд., а потому къ перевозкѣ по подъѣздному пути Снядово-Ломжа можно принять слѣдующее количество груза:

по ввозу всѣхъ грузовъ	3.000.000 пуд.
и вывозу „ „	600.000 „
Итого	<u>3.600.000 п.</u>

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая для даннаго подъѣзднаго пути пробѣгъ груза по всему его протяженію, т. е. въ 15 вер., составитъ:

$$\frac{3.600.000 \times 15}{60} \qquad 9.000 \text{ руб.}$$

Считая около 25% отъ указаннаго количества, т. е. 700.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали, имѣя въ виду хотя бы только каменный уголь, нынѣ за отдаленностью жел. дороги вовсе

непровозимый, доходъ отъ перевозки грузовъ по магистрали составитъ:

$$\frac{700.000 \times 245}{60} \dots 28.584 \text{ руб.}$$

Итого . . . 37.584 „

Отсчитывая отъ сей суммы
 эксплуатационные расходы 15.000 „
 остается чистаго дохода 22.584 руб.,
 что составитъ 7,5 % прибыли на
 затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны частныхъ лицъ, заинтересованныхъ въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути, согласно протоколу городского собранія, состоявшагося 10 мая с. г. въ магистратѣ г. Ломжи, будетъ дана въ видѣ денежной субсидіи въ размѣрѣ 15.000 руб.; кромѣ того, согласно заявленія представителя Ломжинскаго Сельскохозяйственнаго Общества, вѣроятно, дана будетъ также бесплатно земля въ городѣ Ломжѣ подъ постройку желѣзнодорожной станціи.

V. Мѣховъ—Прошевице--Казимержа Велька.

1) Этотъ подъѣздной путь, общей длины въ 53 вер. предполагается провести отъ ст. Мѣховъ, Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ уѣздный городъ Мѣховъ, деревни Щепановице, Негардовъ, Прошовице Шреняву, Кащице до Казимержы Велькой въ предѣлахъ Мѣховскаго и Пинчовскаго уѣздовъ Кѣлецкой губерніи.

Мѣстность эта гористая, подъѣздной путь однако же можетъ быть проложенъ на протяженіи 34 версты по полосѣ земли совершенно ровной, въ долину рѣки Шренявы и лишь только между Прошовицами и Казимержею Велькою придется дѣлать болѣе значительныя земляныя работы.

2) Стоимость сооруженія этого пути обойдется приблизительно въ 2.120.000 руб., т. е. по 40.000 р. за 1 версту.

3) Грузооборотъ надо ожидать значительный въ виду того, что этотъ подъѣздной путь пройдетъ по мѣстности, лишенной всякихъ путей сообщенія, отличающейся очень плодородной землей, обиліемъ хлѣбныхъ, свекловичныхъ, картофельныхъ, сѣмянныхъ и овощныхъ; мѣстное населеніе, по берегамъ рѣки Вислы, занимается корзиннымъ производствомъ; въ районѣ проектируемаго подъѣзднаго пути находятся два большихъ сахарныхъ завода, 5 большихъ американскихъ мельницъ и нѣсколько кирпичныхъ, черепичныхъ, цементныхъ, винокурныхъ заводовъ и фабрикъ сельскохозяйственныхъ орудій. Кромѣ того надо ожидать, что по этому подъѣзднему пути пойдетъ каменный уголь изъ

Домбровскаго бассейна вмѣсто угля, идущаго нынѣ по Вислѣ изъ Галиціи.

По собраннымъ справкамъ предполагается перевозить по подъѣздному пути:

камен. угля для заводовъ и отопленія.	6.000.000 п.
разныхъ фабричныхъ матеріаловъ.	600.000 „
свекловицы	800.000 „
хлѣбныхъ грузовъ, сѣмянъ, удобри- тельныхъ туковъ и проч.	4.000.000 „

Итого . . . 11.400.000 п.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая средній пробѣгъ груза въ 27 вер., составитъ:

$$\frac{11.400.000 \times 27}{60} \dots \dots \dots 51.300 \text{ р.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 2.850.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали. доходъ отъ перевозки ихъ по магистральямъ составитъ:

$$\frac{2.850.000 \times 245}{60} \dots \dots \dots 116.375 \text{ р.}$$

167.675 р.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатаціонные расходы. 53.000 р.
остается чистаго дохода 114.675 р.,
что составляетъ 5,41% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны промышленныхъ предпріятій и частныхъ лицъ, главнымъ образомъ помѣщиковъ, будетъ дана въ видѣ денежной субсидіи въ суммѣ свыше 100.000 руб., на что собраны соответственныя подписи Кѣлецкимъ Сельскохозяиственнымъ Обществомъ, вслѣдствіе чего стоимость сооруженія сего подъѣздного пути обойдется казнѣ еще дешевле, чѣмъ указано въ пунктѣ 2, и процентъ на затраченный капиталъ превыситъ 5,41%.

VI. Соколка—Крынки.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною въ 21 вер., предполагается провести отъ ст. Соколка Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Каменку до мѣстечка Крынки, въ предѣлахъ Бѣлостокскаго и Грод-

венскаго уѣздовъ Гродненской губерніи, по полосѣ земли совершенно ровной и не имѣющей никакихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооружеія этого пути обойдется приблизительно въ 441.000 руб., т. е. по 21.000 р. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по сему подъѣздному пути предполагается довольно большой въ виду того, что мѣстечко Крынки съ населеніемъ до 10.000 жителей имѣетъ 27 кожевенныхъ заводовъ и до ста кожевенныхъ мастерскихъ съ годовымъ оборотомъ до 700.000 р. Кромѣ того въ мѣстечкѣ Крынки и окрестностяхъ его имѣются кирпичные и винокуренные заводы, паровыя и водяныя мельницы, казенные лѣса и торфяныя копи. Съ постройкою подъѣздного пути надо рассчитывать на расширеніе дѣятельности имѣющихся заводовъ.

По доставленнымъ свѣдѣніямъ въ настоящее время ввозится грузовъ въ мѣстечко:

Крынки.	2.186.000 п.
а вывозится изъ мѣстечка.	770.000 „

Итого. 2.956.000 п.,

почему къ перевозкѣ по сему подъѣздному пути можно принять. . . . 3.000.000 п.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая пробѣгъ грузовъ по всему протяженію въ 21 вер.,

составитъ: $\frac{3.000.000 \times 21}{60}$. . . 10.500 р.

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 750.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистралн, доходъ отъ перевозки ихъ по магистралн составитъ:

$\frac{750.000 \times 245}{60}$. . . 30.625 р.

Итого . . . 41.125 р.

Отчисляя отъ этой суммы эксплуатаціонныя расходы 21.000 р.
остается чистаго дохода. 20.125 р.,
что составитъ 4,56% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны частныхъ лицъ, а именно жителей мѣстечка Крынки, заинтересованныхъ въ дѣлѣ постройки сего подъѣздного пути, согласно приговору Крынскаго общественнаго схода отъ 23 февраля 1911 г. за № 2 и постановленію депутатовъ Крынской мѣщанской управы отъ 2 апрѣля 1911 г., будетъ дана въ видѣ де-

нежной субсидіи въ размѣрѣ 10.000 руб.; кромѣ того жителями города Крынки дано обязательство платить, сверхъ тарифной провозной платы, по одной копѣйкѣ съ каждаго перевозимаго по подъѣзному пути пуда груза и по 10 коп. за проѣздъ каждаго пассажира, безъ подраздѣленія на классы, въ продолженіе времени до возмѣщенія расхода, произведеннаго казною на покупку и отчужденіе земли, потребной для сооруженія пути, сторожевыхъ будокъ и вокзала при мѣстечкѣ Крынки.

VII. Варшава Ков.—рѣка Висла.

1) Этотъ подъѣзной путь, длиною всего въ 2 версты, предполагается провести отъ ст. Варшава Ков Привислинскихъ жел. дорогъ по лѣвому берегу Вислы ниже Александровскаго моста къ имѣющимся пристанямъ пароходныхъ предпріятій и къ складамъ б. рѣчной таможни, принадлежащимъ варшавскому купечеству.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣзного пути обойдется приблизительно въ 200.000 руб. и отчужденіе въ 200.000 руб., всего — 400.000 руб.

3) Грузооборотъ по сей вѣткѣ предполагается очень большой; соединеніе водного пути съ желѣзнодорожнымъ значительно увеличить перевозку грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ нынѣ много грузовъ, прибывающихъ по р. Вислѣ изъ-за границы не попадаетъ на жел. дороги, а перегружается въ Варшавѣ на подводы, которыми отправляется къ мѣсту назначенія, даже въ столь отдаленные пункты, какъ городъ Радомъ.

Въ виду отсутствія соединенія желѣзной дороги съ Вислой пропадаетъ и для перевозки водою много грузовъ, такъ какъ доставка ихъ къ рѣчной пристани обходится въ 3—6 коп. съ пуда и посему такая перевозка не выдерживаетъ конкуренціи со стоимостью транспорта отъ желѣзнодорожныхъ станцій прямо на подводахъ къ мѣсту назначенія.

Проведеніе этой соединительной вѣтви имѣетъ громадное значеніе для развитія промышленности и торговли побережья р. Вислы. До сихъ поръ у насъ на протяженіи 568 вер. нѣтъ ни одной оборудованной пристани и водяной путь ни въ одномъ пунктѣ не соединенъ съ желѣзною дорогою, вслѣдствіе чего передача грузовъ съ воды на желѣзную дорогу и обратно производится сравнительно въ крайне ничтожныхъ размѣрахъ и вызываетъ значительный накладной расходъ въ 3—6 коп. съ пуда. Между тѣмъ въ Пруссіи на протяженіи 232 клм. рѣка Висла имѣетъ: 10 пристаней съ общею длиною причала 4.140 метр., приспособленныхъ для погрузки непосредственно въ вагоны—гаваней 8 и зимовокъ 5. Въ Австріи даже на маломъ

сравнительно пространствѣ и при этомъ въ началѣ теченія имѣется одна вполне оборудованная пристань съ желѣзнодорожнымъ путемъ и приступлено къ работамъ по устройству еще двухъ такихъ же пристаней.

По доставленнымъ свѣдѣнiямъ въ первые годы по этой соединительной вѣтви будетъ перевозиться:

хлѣбныхъ грузовъ и продуктовъ перемола	3.000.000 п.
свекловицы и картофеля	1.500.000 „
продуктовъ производства сахарнаго, винокуреннаго, крахмальнаго и др.	1.200.000 „
каменноугольныхъ грузовъ и торфа	8.000.000 „
нефтяныхъ грузовъ	1.000.000 „
соли	700.000 „
искусственныхъ удобренiй	400.000 „
руды, металловъ и металлич. издѣлiй	500.000 „
и прочихъ разныхъ грузовъ	500.000 „

Итого 16.800.000 п.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ настолько значителенъ, что если бы, не взирая уже на притокъ новыхъ грузовъ къ магистрали, считать только перевозимые по этой вѣтви грузы и при этомъ по самой низкой ставкѣ въ 0,2 коп. съ пуда, согласно тарифу, примѣняемому при перевозкахъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщенiяхъ по Варшавской Обводной сѣти, то это составитъ:

$$\frac{16.800.000 \times 0,2}{60} 33.600 \text{ р.}$$

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатационныя расходы въ усиленномъ размѣрѣ 3.600 р. остается чистаго дохода 30.000 р., что составитъ 7,5% на затраченный капиталъ.

4) Что касается помощи въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути, то ожидать таковой нельзя.

В т о р а я о ч е р е д ь .

1. К ѣ л ь ц ы — Х м ѣ л ь н и к ѣ — Б у с к ѣ — С о л ь ц ь .

1) Этотъ подъѣздной путь, общюю длиною въ 58 верстъ, предполагается провести отъ ст. Кѣльце Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ мѣстечко Хмѣльникъ и Бускъ до посада Солецъ, въ предѣ-

лахъ Кѣлецкаго и Стопницкаго уѣздовъ Кѣлецкой губерніи, по мѣстности довольно гористой, но не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) стоимость сооруженія этого пути обойдется приблизительно въ 2,32 милліоновъ рублей, т. е. по 40.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по этому пути надо ожидать значительный въ виду того, что окрестности Буска и Сольца отличаются хорошими плодородными землями съ высокою культурою, большими лѣсными пространствами и значительнымъ числомъ промышленныхъ заведеній, какъ то: свеклосахарныхъ, винокуренныхъ, мукомольныхъ, черепичныхъ и кирпичныхъ заводовъ; кромѣ того въ этомъ районѣ имѣются богатѣя залежи извести, гипса и сѣры и обильныя ломки превосходнаго гранита. Независимо отъ предполагающагося грузооборота надо рассчитывать также на большое пассажирское движеніе, потому что въ Бускѣ и Сольцѣ имѣются извѣстные цѣлебные источники, которые и нынѣ, несмотря на отсутствіе удобнаго сообщенія, посѣщаются для лѣчебныхъ цѣлей значительнымъ числомъ больныхъ. Эти оба курорта, изъ коихъ первый принадлежитъ казнѣ, несмотря на первоклассныя свойства своихъ сѣро-іодо-бромистыхъ водъ не могутъ развиваться въ должной степени лишь вслѣдствіе отдаленности отъ желѣзной дороги.

По собраннымъ справкамъ предполагается перевозить по сему подъѣзному пути слѣдующее количество грузовъ:

хлѣбныхъ грузовъ, муки, отрубей, картофеля и другихъ сельскохо- зяйственныхъ продуктовъ . . .	3.125.000 р.
лѣса и дровъ	4.000.000 „
спирта	90.000 „
сахара	90.000 „
кирпича, черепицы, дренажныхъ трубъ, гипса и сѣры	200.000 „
камня	1.000.000 „
извести, цемента и проч. разныхъ грузовъ	1.495.000 „
Итого	10.000.000 р.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣзному пути, считая средній пробѣгъ въ 30 вер., составитъ:

$$\frac{10.000.000 \times 30}{60} \dots 50.000 \text{ р.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 2.500.000 пудовъ новыхъ грузовъ, для прилегающей магн-

страли, доходъ отъ перевозки ихъ по магистральной, составить:

$$\frac{2.500.000 \times 245}{60} 102.000 \text{ руб.}$$

Итого 152.000 руб.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуата-

ціонные расходы 58.000 руб.

остается чистаго дохода 94.000 руб.,

что составитъ 4,05% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Что касается помощи, на какую казна можетъ рассчитывать въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути, то, по заявленію представителей Центрального Сельскохозяиственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ и Кѣлецкаго Сельскохозяиственнаго Общества, заинтересованныя промышленныя предпріятія и частныя лица не въ состояніи въ настоящее время выразить этого въ какихъ нибудь опредѣленныхъ цифрахъ, но тѣмъ не менѣе они съ полною увѣренностью высказали убѣжденіе, что пожертвованія съ ихъ стороны въ случаѣ утверженія постройки сего подъѣзднаго пути въ значительной степени уменьшать расходы сооруженія желѣзнодорожной линіи и, что во всякомъ случаѣ можно рассчитывать, что они примутъ на себя 10% общихъ издержекъ постройки.

II. Островецъ—Опатовъ—Сандомірь.

1) Этотъ подъѣздной путь, общемою длиною въ 45 верствъ, предполагается провести отъ ст. Островецъ Прив. ж. д. черезъ уѣздный городъ Опатовъ до уѣзднаго города Сандоміра, въ предѣлахъ Опатовскаго и Сандомірскаго уѣздовъ Радомской губ., по мѣстности, хотя и гористой, но не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣзднаго пути обойдется приблизительно въ 1, 8 мил. рублей, т. е. по 40.000 рублей за 1 версту.

3) Грузооборотъ по этому пути надо ожидать большой, потому что, какъ Опатовскій, такъ и Сандомірскій уѣзды съ густою населенностью имѣютъ весьма плодородную почву, производство хлѣбовъ и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства обильно, весьма развито скотоводство и птицеводство; во многихъ мѣстахъ имѣются богатая залежи гончарныхъ глинъ и известняка, а также казенные и частныя лѣса. Изъ грузовъ, прибывающихъ на ст. Островецъ, большое количество отправляется на подводахъ въ города Опатовъ и Сандомірь и ихъ окрестности; съ проведеніемъ рельсоваго пути всѣ эти грузы направляются на подъѣздной путь; по этому же пути прошло бы также

въ болѣе отдаленныя мѣстности этихъ уѣздовъ много желѣза и желѣзанныхъ издѣлій изъ Островецкихъ горныхъ заводовъ, какъ равно въ обратномъ направленіи на станцію Островець подвозилась бы отъ Опатова свекловица для сахарнаго завода, находящагося при ст. Островець. Въ Опатовѣ и Сандомірѣ и окрестностяхъ ихъ находятся залежи огнеупорной глины, каменоломни песчанка и мрамора, нѣсколько мукомольныхъ, пивоваренныхъ, кирпичныхъ и кожевенныхъ заводовъ, фабрики масла, земледѣльческихъ орудій, щетокъ и другія, которыя съ проведеніемъ подъѣздного пути несомнѣнно будутъ развиваться.

Независимо сего, надо разсчитывать, что съ проведеніемъ проектируемаго подъѣздного пути каменный уголь, получаемый изъ Галиции, со времени устройства на Австрійской сторонѣ на рѣкѣ Вислѣ, противъ города Сандоміра, порта, соединеннаго рельсовымъ путемъ со ст. Надбржезе—будетъ вытѣсненъ углемъ изъ Домбровскаго бассейна, и потребление сего послѣдняго значительно возрастетъ, при несомнѣнномъ развитіи промышленности.

По сему подъѣздному пути предполагается перевозить слѣдующее количество грузовъ:

каменнаго угля, камня, глины и каолина	1.630.000 п.
лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	1.575.000 „
свекловицы	750.000 „
желѣза	200.000 „
хлѣбныхъ грузовъ и проч. сельскохозяйственныхъ продуктовъ	1.500.000 „
живого груза	750.000 „
и проч. грузовъ по вывозу и ввозу	1.595.000 „

Итого: 8.000.000 п.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая средній пробѣгъ въ 22,5 вер., составитъ:

$$\frac{8.000.000 \times 22,5}{60} \quad 30.000 \text{ р.}$$

Считая 25 % отъ указаннаго количества, т. е. 2.000.000 пудовъ новыхъ грузовъ, для прилегающей магистраліи, доходъ отъ перевозки ихъ по магистраліи, составитъ:

$$\frac{2.000.000 \times 245}{60} \quad 81.670 \text{ р.}$$

Итого: 111.670 р.

Отчисляя от сей суммы на эксплуата-
ціонные расходы 45.000 руб.
остается чистаго дохода 66.670 руб.,
что составит 3,7% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Что касается помощи, на какую можетъ разсчитывать казна въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути, то никакихъ конкретныхъ данныхъ о размѣрахъ предполагаемыхъ пожертвованій не доставлено, по заявленію однако представителя Центральнаго Сельскохозяйственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ, заинтересованныя промышленныя предприятия и частныя лица не откажутъ въ пожертвованіяхъ или въ бесплатномъ предоставленіи земли и нѣкоторыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки.

III. Ново-Георгіевскъ—Плонскъ.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною 33 вер., предполагается провести отъ ст. Ново-Георгіевскъ Прив. жел. дор. черезъ деревню Пржиборовицы до уѣзднаго города Плонска, въ предѣлахъ Плонскаго уѣзда Варшавской губерніи по мѣстности ровной, сухой и не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣзднаго пути обойдется приблизительно въ 990.000 рублей, т. е. по 30.000 р. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по сему подъѣзднему пути слѣдуетъ ожидать значительный, въ виду того, что окрестности гор. Плонска имѣютъ хорошую почву, соответственную для культуры сахарной свекловицы и картофеля, сбытъ коихъ въ настоящее время, по недостатку хорошаго сообщенія, оказывается очень невыгоднымъ, мѣстные же винокуренные заводы не въ состояніи переработать всего производства картофеля. Подъѣздной путь далъ бы возможность отправлять картофель на крахмальную фабрику въ Новомъ Дворѣ, а сахарную свекловицу на сахарный заводъ въ Цѣхановѣ и Юзефовѣ. Весь хлѣбный урожай въ настоящее время отправляется въ гор. Варшаву на подводахъ вслѣдствіе отдаленности желѣзнодорожной станціи. Кромѣ того надо разсчитывать на ввозъ по подъѣзднему пути лѣсныхъ матеріаловъ, которыхъ въ окрестностяхъ гор. Плонска почти нѣтъ, а равно искусственныхъ удобреній и каменнаго угля, которые нынѣ привозятся исключительно на лошадяхъ. Подъѣзднымъ путемъ будутъ пользоваться находящіеся въ гор. Плонскѣ винокуренные, ректификаціонные, пивоваренные, крахмальные, мукомольные и кирпичные заводы, фабрики сельскохозяйственныхъ орудій, цементныхъ издѣлій и маслобойни.

По доставленнымъ свѣдѣніямъ въ настоящее время въ гор.

Плонскъ привозится на лошадахъ около 3.629.000 пуд. разныхъ грузовъ; по собраннымъ же справкамъ грузооборотъ ст. Ново-Георгиевскъ достигаетъ 3.000.000 пуд., вслѣдствіе сего надо предполагать, что по сему подъѣздному пути будетъ перевозиться около 4.000.000 пудовъ.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая пробѣгъ по всему его протяженію въ 33 вер., составитъ:

$$\frac{4.000.000 \times 33}{60} \dots \dots \dots 22.000 \text{ руб.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 1 мил. пуд. новыхъ грузовъ для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ по магистрали составитъ:

$$\frac{1.000.000 \times 245}{60} \dots \dots \dots 40.830 \text{ руб.}$$

Итого . 62.830 руб.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатацион-

ные расходы 33.000 руб.

остаётся чистаго дохода 29.830 руб.,

что составитъ около 3,0% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны заинтересованныхъ въ постройкѣ сего подъѣздного пути владѣльцевъ имѣній и даже мелкихъ землевладѣльцевъ—крестьянъ будетъ оказана въ довольно широкихъ размѣрахъ, такъ какъ, кромѣ предоставленія даромъ земли подъ полосу жел. дороги, они обязались особою подпискою, данною на имя Плонскаго Сельскохозяйственнаго Общества, дать денежную субсидію по 100, 60, 40, 30 или 10 руб. съ уволокъ владѣнія, въ зависимости отъ меньшаго или большаго разстоянія желѣзнодорожной станціи отъ каждаго имѣнія.

IV. Цѣхановъ—Маковъ.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною 30 верстъ, проектируется провести отъ ст. Цѣхановъ Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ дер. Пауки и Красне до уѣзднаго города Макова, въ предѣлахъ Цѣхановскаго уѣзда Плоцкой губерніи и Маковского уѣзда Ломжинской губерніи, по мѣстности ровной, сухой и не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣздного пути обойдется приблизительно въ 900.000 руб., т. е. по 30.000 рублей за 1 версту.

3) Свѣдѣній о предполагаемомъ грузооборотѣ не доставлено никакихъ, надо ожидать однако, что по этому пути будетъ провозиться достаточное количество груза, такъ какъ въ районѣ этого пути земля

очень плодородная, большой сахарный заводъ „Красинецъ“, имѣющій грузооборотъ въ 2.150.000 пуд. и нѣсколько кирпичныхъ, кожевенныхъ и пивоваренныхъ заводовъ.

4) Что касается помощи, на какую можетъ рассчитывать казна со стороны заинтересованныхъ лицъ въ дѣлѣ сооруженія подъѣздного пути, то никакихъ положительныхъ данныхъ по сему вопросу не доставлено, по заявленію однако представителя Центрального Сельскохозяйственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ мѣстные жители и промышленныя предпріятія не откажутъ въ извѣстной помощи, какъ то въ бесплатномъ предоставленіи земли и нѣкоторыхъ матеріаловъ, необходимыхъ для постройки.

Третья очередь.

I. Насельскъ—Пултускъ.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною въ 26 вер., предполагается провести отъ ст. Насельскъ Привислинскихъ жел. дорогъ черезъ дер. Винницы и Голондковъ до уѣзднаго города Пултускъ, въ предѣлахъ Пултускаго уѣзда Варшавской губерніи по мѣстности ровной, сухой и неимѣющей никакихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія этого подъѣздного пути обойдется приблизительно въ 780.000 руб., т. е. по 30.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по сему подъѣздному пути надо ожидать значительный, такъ какъ въ Пултусскомъ уѣздѣ почва плодородная, со среднею производительностью около 7,5 мил. пудовъ хлѣбовъ и другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ и довольно большіе казенные и частные лѣса, нѣсколько винокуренныхъ заводовъ, мельницъ, лѣсопильныхъ и кирпичныхъ заводовъ. Хотя вообще крупныхъ фабрикъ нѣтъ, но разныхъ мелкихъ заводовъ имѣется въ уѣздѣ 47. По доставленнымъ свѣдѣніямъ общій вывозъ изъ гор. Пултуска и ближайшихъ окрестностей разнаго рода товаровъ и живности слѣдуетъ опредѣлить не менѣе 3 мил. пудовъ, поэтому, считая ввозъ лишь 1 мил. пудовъ, грузооборотъ по сему подъѣздному пути слѣдуетъ предположить въ 4 мил. пудовъ.

Доходъ отъ перевозки этихъ грузовъ по подъѣздному пути, считая пробѣгъ груза въ 26 вер., составитъ:

$$\frac{4.000.000 \times 26}{60} 17.330 \text{ р.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 1.000.000 пуд. новыхъ грузовъ,

для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ по магистрали составитъ:

$$\frac{1.000.000 \times 245}{60} \dots \dots \dots 40.830 \text{ р.}$$

Итого . 58.160 р.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатаціонныя расходы 26.000 р.

Остается чистаго дохода 32.160 р.,
что составляетъ 4,1% на затраченный капиталъ.

4) Что касается матеріальной помощи въ дѣлѣ сооружеія этого подъѣзднаго пути со стороны мѣстнаго населенія, то, согласно заявленію представителя Пултускаго Сельскохозяйсвеннаго Общества, едва ли можно на нее рассчитывать; по другимъ же источникамъ, сообщеннымъ также заинтересованными лицами, содѣйствіе со стороны мѣстныхъ жителей можетъ быть значительное, если сооруженіе этого подъѣзднаго пути будетъ обусловлено такимъ содѣйствіемъ; хотя такимъ образомъ вопросъ этотъ надо считать невыясненнымъ, есть однако основаніе полагать, что помѣщики, черезъ имѣнія которыхъ будетъ проходить жел. дор., предоставятъ бесплатно землю подъ постройку и дадутъ песокъ и камень и что, кромѣ того, 5—6 владѣльцевъ дадутъ каждый около 6.000 руб. въ видѣ денежнаго пожертвованія.

II. Бѣлостокъ—Хорощъ—Тыкоцинь.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною 27 вер., предполагается провести отъ ст. Бѣлостокъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ черезъ мѣстечко Хорощъ и деревню Злоторію до гор. Тыкоцина въ предѣлахъ Бѣлостокскаго уѣзда Гродненской губ. и Мазовецкаго уѣзда Ломжинской губ. по мѣстности довольно плоской, не имѣющей значительныхъ возвышеній, но съ мостомъ черезъ рѣку Наревъ, шириною въ $\frac{1}{4}$ вер.

2) Стоимость постройки этого подъѣзднаго пути обойдется приблизительно въ 810.000 руб., т. е. по 30.000 руб. за 1 версту.

3) Относительно предполагаемаго грузооборота по сему подъѣзднему пути никакихъ свѣдѣній не доставлено; извѣстно однако, что въ городахъ Хорощѣ и Тыкоцинь и въ ближайшей ихъ окрестности имѣется большая фабрика сукна, трико, драпа, прядильныя и ткацкія заведенія, кирпичный, щетно-очистительный, пивоваренный и винокуренный заводы; кромѣ того имѣются лѣса и торфяники.

4) Что касается помощи, на которую можетъ рассчитывать казна въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути со стороны заинтересован-

ныхъ лицъ, то никакихъ положительныхъ по сему предложеніи не получено и такъ какъ земля на протяженіи этого подъѣзднаго пути большею частью крестьянская, то можно рассчитывать только на пріобрѣтеніе таковой отъ нихъ по доступнымъ цѣнамъ и на предоставленіе нѣкоторой небольшой части земли безвозмездно только отъ заинтересованныхъ 3-хъ помѣщиковъ, владѣльцевъ имѣній Хорощъ, Злоторія и Ежево.

III. Гродно—Лососна—Свяцкъ—Вейсее.

1) Этотъ подъѣздной путь, общею длиною 41 вер. предполагается провести отъ разъѣзда Лососна, находящагося на перегонѣ Гродно-Кузница Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ черезъ деревни Пушкары, Василевичи, Свяцкъ и Копціово до деревни Вейсее, въ предѣлахъ Августовскаго и Сейненскаго уѣздовъ Сувалкской губ. по заброшенной старой дорогѣ въ мѣстности почти совершенно ровной и сухой, не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія сего подъѣзднаго пути обойдется приблизительно въ 1,23 мил. руб., т. е. по 30.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по этому пути ожидается достаточный, такъ какъ въ районѣ его почва плодородная, большіе лѣса, много крахмально-паточныхъ, винокуренныхъ, литейныхъ, механическихъ, лѣсопильныхъ, кожевенныхъ и мукомольныхъ заводовъ, большія залежи мѣла, известкового камня и булыжника. По доставленнымъ свѣдѣніямъ перевозка грузовъ на этомъ протяженіи составляетъ нынѣ по вывозу:

хлѣбныхъ грузовъ и муки	1.000.000 пуд.
картофеля	800.000 ”
сѣна и соломы	200.000 ”
спирта	300.000 ”
желѣза и желѣзныхъ издѣлій	100 000 ”
кожевенныхъ товаровъ	40.000 ”
молочныхъ скоповъ, фруктовъ и живности	30.000 ”
лѣса	270.000 ”
камня, щебня, мѣла	2.000.000 ”

Итого . 4.740.000 пуд.

и по ввозу:

колоніальныхъ и бакалейныхъ товаровъ	100.000 ”
химическихъ продуктовъ	10.000 ”
кокса	50.000 ”
старого желѣза	200.000 ”

землеудобрительныхъ туковъ	120.000 пуд.
соли и разныхъ смазочныхъ маслъ	100.000 „
	<hr/>
Итого .	580.000 пуд.
	<hr/>
	5.320.000 пуд.

Вслѣдствіе сего надо предполагать, что по сему подъѣзному пути грузооборотъ составитъ около 6 мил. пудовъ.

Доходъ отъ перевозки этого количества грузовъ по вѣтви, считая средній пробѣгъ груза въ 20,5 вер., составитъ:

$$\frac{6.000.000 \times 20,5}{60} \dots \dots \dots 20.500 \text{ руб.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 1.500.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ по магистрали составитъ:

$$\frac{1.500.000 \times 154}{60} \dots \dots \dots 38.500 \text{ „}$$

Итого . 59.000 руб.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатаціонные

расходы 41.000 „

Остается чистаго дохода 18.000 руб.,

что составитъ 1,46% прибыли на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны заинтересованныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки сего подъѣзднаго пути предполагается значительная, такъ какъ будетъ дана безвозмездно земля, камень и песокъ, необходимые для постройки, и кромѣ того дана будетъ гарантія по тысячѣ рублей съ версты за эксплуатацію сего подъѣзднаго пути въ теченіе 3-хъ лѣтъ, какъ равно будетъ дано обязательство уплачивать въ теченіе 30 лѣтъ добавочный сборъ съ каждаго пуда груза и каждаго пассажира, сверхъ тарифной платы,—на погашеніе затраченнаго на сооруженіе капитала.

и IV. Шестаковъ-Маріамполь.

1) Этотъ подъѣздной путь, длиною 22 вер., предполагается провести отъ ст. Шестаковъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ черезъ дер. Жельстово до уѣзднаго города Маріамполь, въ предѣлахъ Кальварійскаго и Маріампольскаго уѣздовъ по мѣстности почти совершенно ровной, сухой, глинистой и не имѣющей большихъ рѣкъ.

2) Стоимость сооруженія сего подъѣзднаго пути обойдется приблизительно въ 660.000 руб., т. е. по 30.000 руб. за 1 версту.

3) Грузооборотъ по сему подъѣзжному пути надо ожидать значительный, потому, что въ этомъ районѣ почва черноземная, чрезвычайно плодородная, мѣстное населеніе богатое и густое и въ гор.

Маріамполѣ, съ населенностью въ 12 тысячъ жителей, имѣется 7 пивоваренныхъ и ректификаціонныхъ заводовъ и 2 фабрики мѣдныхъ издѣлій.

По доставленнымъ свѣдѣніямъ привозъ и вывозъ грузовъ по городу Маріамполю слѣдующій:

хлѣбныхъ грузовъ, муки и картофеля	2.145.000	пуд.
жельза и жельзныхъ издѣлій	20.000	„
цемента, извести и гипса	20.000	„
сельдей и соли	80.000	„
суперфосфатовъ	200.000	„
лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ	1.200.000	„
кирпича и черепицы	80.000	„
стеклянной и фарфоровой посуды	10.000	„
пива и другихъ напитковъ	205.000	„
живности, мяса и фруктовъ	468.000	„
керосина	150.000	„
льна и пакли	100.000	„
мануфактурныхъ, кожевенныхъ, галантерейныхъ, колониальныхъ товаровъ и мебели	327.000	„
камня строительнаго	80.000	„
каменнаго угля	80.000	„
сѣна, соломы и фуража	120.000	„
машинъ и земледѣльческихъ орудій	20.000	„
изразцовъ, краски и аптекарскихъ матеріаловъ	4.000	„

Итого . . . 5.309.000 пуд.

Вслѣдствіе сего надо полагать, что по сему подъѣздному пути грузооборотъ будетъ составлять 6 мил. пудовъ.

Доходъ отъ перевозки этого количества грузовъ по вѣтви, считая пробѣгъ груза въ 22 версты, составитъ:

$$\frac{6.000.000 \times 22}{60} 22.000 \text{ руб.}$$

Считая 25% отъ указаннаго количества, т. е. 1.500.000 пуд. новыхъ грузовъ, для прилегающей магистрали, доходъ отъ перевозки ихъ по магистрали составитъ:

$$\frac{1.500.000 \times 154}{60} 38.500 \text{ руб.}$$

Итого . . . 60.500 руб.

Отчисляя отъ сей суммы эксплуатаціонные расходы . 22.000 „

остается чистаго дохода 38.500 руб.,
что составитъ 5,83% прибыля на затраченный капиталъ.

4) Помощь со стороны заинтересованных лицъ въ дѣлѣ сооруженія сего подъѣзднаго пути предлагается, согласно совѣщательному протоколу обывателей города Мариамполя и его окрестностей отъ 25 марта 1911 г., въ размѣрѣ 100.000 руб., изъ коихъ 50.000 руб. будутъ составлять денежную субсидію, данную безвозмездно и 50.000 руб. въ видѣ добавочнаго сбора, сверхъ тарифной платы, въ размѣрѣ по $\frac{1}{5}$ коп. съ каждаго пуда, перевезеннаго товара; кромѣ того городъ Мариамполь обязывается отвести бесплатно участокъ принадлежащей городу земли для надобности жел. дороги.

Предсѣдатель Комитета

Инженеръ (подпись).

Коммерческій агентъ (подпись).

Къ вопросу № 7 программы
VIII сессіи.

В Ы П И С К А

изъ протокола № 88 засѣданія Управленія дѣлами Варшавскаго Пораіоннаго Комитета 7/20 февраля 1911 г.

1. Открывъ засѣданіе, Предсѣдательствующій заявилъ, что въ порядкѣ программы засѣданія подлежитъ обсужденію вопросъ о сооруженіи сѣти подъѣздныхъ путей, Въ исполненіе постановленія Управленія дѣлами Комитета по пункту 1 протокола № 86 отъ 10/23 января с/г. членамъ Комитета и другимъ заинтересованнымъ лицамъ были разосланы соотвѣтственные запросы съ приложеніемъ карты дорогъ Варшавскаго раіона для нанесенія на ней тѣхъ подъѣздныхъ путей, сооруженіе которыхъ по тѣмъ или инымъ соображеніямъ признается ими желательнымъ.

Въ настоящее время поступили заявленія отъ нижеслѣдующихъ учреждений и лицъ: отъ Центральнаго сельскохозяйственнаго Общества, отъ сельскохозяйственныхъ Обществъ: Кутновскаго, Сувалкскаго, Плоцкаго, Ломжинскаго и Калишскаго; отъ земскаго населенія Гродненской губерніи, отъ Лодзинской ж. д., отъ Лодзинскаго Биржевого Комитета, отъ Правленія Всероссійскаго О-ва сахарозаводчиковъ, отъ Гроецкаго и Виляннскаго под. путей и отъ представителей станцій: Бѣлостокъ, Влоцлавскъ, Ловичъ, Островецъ, Заверце и Брестъ.

Ознакомивъ присутствующихъ, въ общихъ чертахъ, съ поступившими заявленіями, предсѣдательствующій заявилъ, что разсмотрѣніе въ настоящемъ засѣданіи поступившихъ заявленій во всѣхъ деталяхъ едва ли возможно и что посему было бы цѣлесообразнымъ

избрать для сего особую комиссію, докладъ которой и могъ бы быть рассмотрѣнъ въ слѣдующемъ засѣданіи Управленія дѣлами Комитета.

Представитель Военнаго Вѣдомства заявилъ, что изъ рассмотрѣнія нанесенныхъ на карту запроектированныхъ подъѣздныхъ путей оказывается, что нѣкоторые изъ нихъ пересѣкаютъ нѣсколько магистралей и потому не могутъ считаться подъѣздными путями, другіе же могутъ имѣть несомнѣнное стратегическое значеніе и высказаться о такихъ путяхъ онъ не считаетъ для себя возможнымъ. Представитель Военнаго вѣдомства полагаетъ, что прежде всего необходимо установить и по возможности точно опредѣлить, какіе именно пути надлежитъ считать подъѣздными, а также установить и предѣлы протяженія такихъ путей.

Представитель углепромышленниковъ Домбровскаго бассейна заявилъ, что ограничивать подъѣздные пути какой либо опредѣленной длиною было бы весьма затруднительно, равнымъ образомъ едва ли возможно, на основаніи какого либо точнаго подсчета, опредѣлить, какіе именно изъ запроектированныхъ подъѣздныхъ путей являются самыми нужными для края. Для возможности сужденія о предстоящемъ движеніи грузовъ по данному подъѣздному пути необходимо обследованіе прилегающей мѣстности, при чемъ такое обследованіе возможно только въ отношеніи рода грузовъ, но не количества, такъ какъ въ виду быстро мѣняющихся условій торговли и промышленности съ проведеніемъ въ данномъ районѣ желѣзной дороги, трудно предугадать размѣры предстоящаго грузооборота и можно только предвидѣть, на какіе именно грузы можно рассчитывать, принимая во вниманіе естественныя богатства даннаго района и существующія въ немъ промышленныя предпріятія.

Послѣ возникшаго обмѣна мнѣній, заслушавъ доложенное, постановили: Для ближайшаго рассмотрѣнія запроектированныхъ подъѣздныхъ путей образовать при управленіи комитета особую Комиссію въ составѣ представителей желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей и представителей Сельскохозяйственныхъ Обществъ, торгово-промышленныхъ организацій и Варшавскаго Биржевого Комитета. Заключение Комиссіи обсудить въ слѣдующемъ засѣданіи Управленія дѣлами Комитета.

В Ы П И С К А

изъ протокола Засѣданія Управленія дѣлами отъ 25/10 ^{февраля}/_{марта} 1911 г.
за № 89 (по вопросу 2-му программы).

Предсѣдательствующій, ссылаясь на постановленіе Управленія дѣлами по пункту 1-му протокола отъ 7/20 сего февраля за № 88, доложилъ присутствующимъ содержаніе журнала особой комиссіи

отъ 14/27 сего февраля, избранной для предварительнаго разсмотрѣнія проектируемыхъ подъѣздныхъ путей къ существующимъ магистральямъ жел. дорогъ Варшавскаго района, и заявилъ, что подъѣздные пути къ казеннымъ жел. дорогамъ, отнесенные Особой Комиссiею къ первой группѣ, какъ пути, признанные необходимыми для развитiя экономической жизни края уже въ настоящее время и потому подлежащiе ближайшему обслѣдованiю желательнo нынѣ, до представленiя сего вопроса на предстоящую VIII сессiю Варш. Пор. Комитета, подраздѣлить, на основанiи предложенiя Высочайше утвержденной Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи отъ 23 декабря м/г. за № 2025, на три очереди сооруженiя ихъ сообразно степени важности и необходимости.

Что же касается подъѣздныхъ путей къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, то какъ проектированiе постройки ихъ не вытекаетъ изъ вышеупомянутаго предложенiя Высшей Комиссiи, о нихъ предстоитъ лишь высказаться попутно, но таковое въ настоящее время обслѣдованiю и обсужденiю Комитета не подлежитъ.

Разсмотрѣнiе соответственнаго списка подъѣздныхъ путей, приложеннаго къ журналу Особой Комиссiи, вызвало со стороны присутствующихъ продолжительныя сужденiя и пренiя, причемъ было обращено вниманiе, что въ число подъѣздныхъ путей 1-ой группы отнесены подъѣздные пути „Грубешовъ-Холмъ“, Люблинъ-Замостье и „Островець-Опатовъ-Сандомiръ“, сооруженiе коихъ слѣдовало бы поставить въ связь съ судьбою новой магистралл „Кѣльцы-Островець-Грубешовъ-Каменецъ (Проскурровъ)“.

Представитель Привисл. жел. дорогъ высказалъ мнѣнiе, что подъѣздные пути „Холмъ-Грубешевъ“, „Люблинъ-Замостье“ и „Островець-Опатовъ-Сандомiръ“ или „Островець-Цмѣлевъ-Сандомiръ“ не должны бы войти въ число путей, подлежащихъ нынѣ представленiю, такъ какъ Комитетъ, признавъ разъ крайнюю необходимость постройки новой магистральной линiи, соединяющей Привислинскiя жел. дороги съ Юго-Западными и проведенной въ районѣ юга Радомской и Люблинской губернiй, не можетъ не отстаивать своего перваго проекта, а между тѣмъ, проектируя эти подъѣздные пути, Комитетъ какъ будто бы вмѣсто проектированной вышеназванной магистралл ограничивается упомянутыми подъѣздными путями, которые въ торговопромышленной жизни несомнѣнно имѣли бы гораздо меньшее значенiе. Вслѣдствiе изложеннаго представитель Привисл. жел. дор. полагаетъ, что ходатайство о сооруженiи подъѣздныхъ путей въ Люблинской и Радомской губернiяхъ необходимо поставить въ зависимость отъ осуществленiя

постройки проектированной раньше въ этихъ районахъ новой магистральной линіи.

Представители Радомскаго и Плоцкаго Сельскохозяйственныхъ Обществъ находятъ, что такъ какъ неизвѣстно, когда осуществится постройка упомянутой магистрали, а необходимость улучшенія путей сообщенія въ этихъ весьма богатыхъ, плодородныхъ и густо населенныхъ, между тѣмъ совершенно заброшенныхъ и забытыхъ уголкахъ края, имѣющихъ чрезвычайно незначительное количество желѣзнодорожныхъ линій, крайне ощущается и стоитъ внѣ всякаго сомнѣнія, то, не ослабляя постановленія Комитета о необходимости проведенія въ южной полосѣ Радомской и Люблинской губерній новой магистральной линіи для соединенія Привислинскихъ и Юго-Западныхъ жел. дорогъ, слѣдовало бы въ настоящее время хлопотать о проведеніи намѣченныхъ подъѣздныхъ путей, которые имѣли бы самое серьезное значеніе не только для существующихъ нынѣ магистралей, но также и при сооруженіи проектируемой новой линіи.

Представитель Углепромышленниковъ Домбровскаго - бассейна поддерживаетъ мнѣніе представителей Сельскохозяйственныхъ О-въ, но заявляетъ, что внѣ всякаго сомнѣнія наиболѣе необходимымъ и важнымъ представляется подъѣздной путь въ Плоцкой губерніи, почему онъ считалъ бы подъѣздной путь „Цѣхановъ-Дробинь-Плоцкъ“, въ мѣстности болѣе всего лишенной желѣзныхъ дорогъ, желательнымъ включить въ первѣйшую очередь. Слѣдующими затѣмъ по степени важности и необходимости, по его мнѣнію, являются подъѣздные пути: „Кѣльцы-Хмѣльникъ-Бускъ-Солецъ“, „Мѣховъ-Прошовице-Казимержа Велька“ и „Островець-Опатовъ-Сандоміръ“, а потомъ подъѣздные пути въ Люблинской губерніи, а именно: „Люблинъ-Замотьє“ и „Холмъ-Грубешовъ“.

Представитель Варш.-Вѣнской жел. дороги дѣлаетъ возраженіе противъ включенія въ первую группу подъѣздныхъ путей къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ подъѣздного пути „Калишъ-Зберекъ-Коницъ“ и заявляетъ, что, по его мнѣнію, это будетъ подъѣздной путь не къ Варш.—Вѣнской жел. дорогѣ, а къ заграничнымъ ж. дорогамъ, такъ какъ почти весь притокъ грузовъ съ этого подъѣздного пути получили бы заграничныя жел. дороги, для которыхъ, а не для Варш.—Вѣнской, таковой представлялъ бы нѣкоторыя выгоды. Представитель Варшавскаго Биржевого Комитета, не раздѣляя мнѣнія представителя Варш.-Вѣнской жел. дороги—заявляетъ, что большинство грузовъ съ этого подъѣздного пути попадаетъ на станцію Калишъ для дальнѣйшей отправки по направленію въ Лодзь и Варшаву, чему лучшимъ доказательствомъ служить то обстоятельство, что и нынѣ все производство большого сахарнаго завода въ Зберекѣ, лежащаго по пути

между Калишемъ и Кониномъ, отправляется во внутрь края черезъ ст. Калишъ, почему нѣкимъ образомъ нельзя считать этого пути подъѣзднымъ къ заграничнымъ жел. дорогамъ, а только къ Варш.-Вѣнской, для коей подъѣздной путь „Калишъ-Зберекъ-Конинъ“, съ вѣткою на Турекъ можетъ доставить большое количество грузовъ въ обоихъ направленіяхъ.

Предсѣдательствующій, резюмируя всѣ пренія и сужденія, высказанныя относительно подъѣздныхъ путей въ Люблинской губерніи, предлагаетъ включать подъѣздные пути: „Люблинъ-Замостье“ и Холмъ-Грубешовъ съ оговоркою, т. е. въ связи съ рѣшеніемъ вопроса относительно проведенія магистрали отъ Кѣльць или Островца до Каменца или Проскурова; далѣе Предсѣдательствующій предлагаетъ присутствующимъ сгруппировать намѣченные подъѣз. пути на три очереди сооруженія.

Послѣ обмѣна мнѣній касательно выбора вариантовъ подъѣздныхъ путей, помѣщенныхъ въ списокъ подъ №№ 2, 5 и 6 постановлено:

Къ 1-ой очереди отнести въ слѣдующемъ порядкѣ постепенности подъѣздные пути:

- 1) Цѣхановъ-Дробинъ-Плоцкъ
- 2) Кѣльцы-Хмѣльникъ-Бускъ-Солецъ.
- 3) Остroveць-Опатовъ-Сандоміръ.
- 4) Люблинъ-Замостье.
- 5) Холмъ-Грубешовъ и
- 6) Червоный Боръ (Снядово)—Ломжа;

Ко 2-ой очереди отнести въ слѣдующемъ порядкѣ постепенности подъѣздные пути:

- 1) Цѣхановъ—Полуки, Красне—Маковъ,
- 2) Хмѣльникъ—Сташовъ (отвѣтвленіе линіи Кѣльцы—Хмѣльникъ—Брускъ—Солецъ),

- 3) Ново-Георгіевскъ—Плонскъ и
 - 4) Мѣховъ—Прошовице—Казимержа Велька;
- и къ 3-ей очереди отнести подъѣздные пути:

- 1) Насельскъ—Пултускъ,
- 2) Бѣлостокъ—Хороць—Тыкоцинъ,
- 3) Гродно—Лососна—Свяцькъ—Вейсее.
- 4) Маріамполь—Шестаѳовъ и
- 5) Бѣлостокъ—Супрасль—Крынки или Соколка—Крынки.

Послѣдній подъѣздной путь внесенъ на разсмотрѣніе лишь въ настоящемъ засѣданіи взаимнъ проектированнаго ранѣе подъѣзднаго пути „Бѣлостокъ—Васильково—Супрасль—Соколка“ (см. группу III п. 4).

В Ы П И С К А

изъ журнала № 9 Засѣданій VIII сессіи Варшавскаго Пораіон. Комитета, состоявшей 3—4 марта 1911 г. по вопросу 7.

Предсѣдатель переходитъ къ вопросу о подъѣздныхъ путяхъ и, огласивъ содержаніе отзыва Управляющаго дѣлами Высочайше утвержденной Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи отъ 23 декабря 1910 г. за № 2025 (см. прил. № 11), докладываетъ, что, не выходя за предѣлы поставленнаго Высшей Комиссіей вопроса, слѣдовало бы касаться только подъѣздныхъ путей къ казеннымъ магистральямъ; но такъ какъ при обсужденіи столь жизненнаго вопроса, какимъ является столь важное въ экономическомъ отношеніи развитіе рельсовой сѣти, нельзя было бы ограничиться отвѣтомъ на поставленный вопросъ въ точномъ его смыслѣ, то представляется необходимымъ немного расширить задачу и, независимо отъ выполненія вышеупомянутаго предложенія, высказаться также и относительно подъѣздныхъ путей къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, которые несомнѣнно имѣли бы для края весьма существенное значеніе. Кромѣ того, Комитету нельзя будетъ не коснуться и вопроса о возможности частной инициативы въ сооруженіи подъѣздныхъ путей, т. е. вопроса о сооруженіи подъѣздныхъ путей на средства частныхъ предпринимателей при помощи тѣхъ казенныхъ матеріаловъ и подвижнаго состава, о которыхъ упоминается въ предложеніи Особой Высшей Комиссіи.

Имѣя въ виду упомянутый порядокъ обсуждения вопроса о подъѣздныхъ путяхъ, Предсѣдатель оглашаетъ выписку изъ протокола засѣданія Управленія дѣлами отъ 7 февраля 1911 г. (см. прил. № 12), журналъ Особой Комиссіи, состоявшей 14 февраля 1911 г. (см. прил. № 13), и выписку изъ протокола засѣданія отъ 15 февраля 1911 г. (см. прил. № 14), а затѣмъ предлагаетъ высказаться: во-первыхъ, не слѣдуетъ ли сдѣлать какого либо дополненія къ перечню проектируемыхъ подъѣздныхъ путей къ казеннымъ магистральямъ, подлежащихъ ближайшему обслѣдованію (см. прил. № 15), и, во-вторыхъ, не надлежитъ ли перенести нѣкоторые изъ подъѣздныхъ путей, распределенныхъ на три очереди сооруженія, сообразно степени важности и необходимости, изъ одной категоріи въ другую (см. прил. № 16).

С. К. Дзёржицкій отвѣчаетъ, что, въ общемъ, представители всѣхъ сельскохозяйственныхъ обществъ вполне одобряютъ перечень, составленный Управленіемъ дѣлами Комитета и лишь при разсмотрѣ-

ни вопроса объ очередяхъ имъ будетъ предложено нѣкоторое измѣненіе.

Э. А. Кржижановскій предлагаетъ перечень подъѣздныхъ путей пополнить путемъ „Варшава-рѣка Висла“, необходимость постройки котораго вполнѣ выяснена, и заявляетъ, что для сооруженія сего подъѣздного пути требуется весьма небольшой капиталъ,

А. Р. Франкъ полагаетъ, что соединеніе рѣки Вислы въ Варшавѣ широкою колеєю имѣетъ первостепенное значеніе.

Предсѣдатель заявляетъ, что при обсужденіи вопроса объ улучшеніи и развитіи водныхъ путей сообщенія было признано необходимымъ поставить на ближайшую очередь желѣзнодорожное соединеніе рѣки Вислы въ Варшавѣ и Влоцлавкѣ, причемъ относительно Варшавы было указано, что соединеніе требуется какъ ширококолейное, такъ и узкоколейное,—а потому ставитъ вопросъ: угодно ли включить подъѣздной путь „Варшава—рѣка Висла“ въ соотвѣтственный перечень.

Предложеніе это было принято присутствующими единогласно.

По поводу предложенія А. Майдецкаго о включеніи въ упомянутый перечень пути „Дробинь—Рыпинь“, составляющаго отвѣтвленіе подъѣздного пути „Цѣхановъ—Плоцкъ“, Предсѣдатель выражаетъ мысль, что это отвѣтвленіе не имѣетъ характера подъѣздного пути и ставитъ на голосованіе вопросъ: угодно ли сохранить въ первой группѣ подъѣздной путь „Цѣхановъ—Дробинь—Плоцкъ“ съ отвѣтвленіемъ „Дробинь—Рыпинь“, или безъ этого отвѣтвленія, и не представляется ли, быть можетъ, болѣе цѣлесообразнымъ высказаться за желательность сооруженія въ Плоцкой губерніи новыхъ магистральныхъ линій, присоединяясь такимъ образомъ къ сужденію Съѣзда Горнопромышленниковъ Царства Польскаго, поддержанному Варшавскимъ Пораіоннымъ Комитетомъ.

С. К. Дзьержицкій заявляетъ, что хотя для Плоцкой губерніи весьма желательны были бы магистральныя линіи, какъ бы на крестъ ея проведенныя, но тѣмъ не менѣе, считая, что инициатива въ этомъ отношеніи не имѣетъ шансовъ на осуществленіе въ скоромъ времени въ виду высказаннаго представителемъ Военнаго Вѣдомства мнѣнія о стратегическомъ значеніи линіи въ случаѣ примыканія ея къ западной границѣ, Центральное Сельскохозяйственное Общество Царства Польскаго признаетъ необходимымъ, не предрѣшая будущаго, поддерживать нынѣ проектъ сооруженія лишь подъѣздного пути „Цѣхановъ—Дробинь—Плоцкъ“.

Г. Г. Мейеръ, раздѣляя мнѣніе, высказанное предыдущимъ ораторомъ, полагаетъ однако, что если слухи о производящихся якобы изысканіяхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Плоцкой губерніи невѣрны,

то, по его мнѣнію, слѣдовало бы высказаться за проектъ скорѣе осуществимый, т. е. въ данномъ случаѣ, ходатайствовать о постройкѣ подъѣзднаго пути, а не магистрали, хотя эта послѣдняя для земледѣлія, промышленности и торговли, конечно, имѣла бы болѣе серьезное значеніе.

Предсѣдатель докладываетъ, что, по имѣющимся у него свѣдѣніямъ, существуетъ проектъ проведенія отъ одной изъ станцій, лежащей въблизи Ново-Георгіевска, новой линіи до германской границы и соединенія гор. Плоцка со ст. Млава. Проектъ этотъ утвержденъ даже правительственнымъ инспекторомъ, но получить ли онъ осуществленіе, или нѣтъ—это неизвѣстно.

А. К. Майдецкий думаетъ, что этотъ проектъ не имѣетъ шансовъ на осуществленіе по стратегическимъ соображеніямъ; есть, правда, и другой проектъ—линія „Лодзь—Згержъ—Кутно—Плоцкъ“, но линія „Цехановъ—Дробинъ—Плоцкъ“ представляется болѣе необходимой. Что же касается проектированной вѣтви отъ Дробина до Рыпина, то хотя онъ лично раздѣляетъ взглядъ, что она не подходитъ подъ понятіе подъѣзднаго пути, но тѣмъ не менѣе онъ ходатайствуетъ о включеніи таковой въ соотвѣтственный перечень, исполняя желаніе заинтересованныхъ въ этомъ группъ населенія.

Предсѣдатель ставитъ на голосованіе вопросъ, угодно ли къ 16-ти подъѣзднымъ путямъ, намѣченнымъ для ближайшаго обследованія, прибавить, кромѣ подъѣзднаго пути „Варшава—рѣка Висла“ еще путь „Дробинъ—Рыпинъ“, или же это дополненіе признается нежелательнымъ.

Послѣ произведенной баллотировки, большинствомъ голосовъ (противъ 2-хъ) постановлено: отвѣтвленіе „Дробинъ—Рыпинъ“ не включать въ перечень.

Предсѣдатель, прочитавъ перечень, дополненный однимъ подъѣзднымъ путемъ „Варшава—рѣка Висла“, предлагаетъ вопросъ, не признается ли нужнымъ исключить изъ списка который нибудь изъ подъѣздныхъ путей, въ виду того соображенія, что чѣмъ меньше ихъ будетъ запроектировано, тѣмъ больше будетъ вѣроятія осуществленія ихъ.

А. Р. Франкъ спрашиваетъ, не исключить ли подъѣздной путь „Кѣльце—Хмѣльникъ—Брускъ—Солецъ“.

С. К. Дзіержбицкий протестуетъ противъ исключенія тѣхъ подъѣздныхъ путей, которые, по соображеніямъ Центрального Сельскохозяйственнаго Общества, признаны нужными, и заявляетъ, что когда будутъ обсуждаться очереди сооруженія ихъ, то онъ согласенъ поставить путь „Кѣльцы—Бускъ—Солецъ“ во вторую очередь, но взазмѣнъ его подъѣздной путь „Мѣховъ—Прошовице—Казимержа Велька“ необходимо поставить въ первую очередь.

В. В. Ельскій заявляетъ, что если стать на такую точку зрѣнія, что, въ видахъ успѣха пожеланій, надо таковыя сокращать, то можетъ выйти такъ, что другіе районы представятъ гораздо больше пожеланій, а пожеланія Варшавскаго комитета окажутся слишкомъ немногочисленны и потому будутъ осуществлены въ очень незначительной мѣрѣ, не смотря на дѣйствительныя нужды края. Вслѣдствіе сего казалось бы совершенно основательнымъ не только не уменьшать числа намѣченныхъ линій, а напротивъ число ихъ нѣсколько увеличить. Что же касается очередей сооруженія подъѣздныхъ путей, то нѣтъ надобности замѣнять одинъ путь другимъ, такъ какъ всѣ они въ одинаковой степени нужны.

Э. А. Кржижановскій того мнѣнія, что высказаться относительно очередей сооруженія подъѣздныхъ путей очень затруднительно, потому что для каждой мѣстности края является всего нужнѣе тотъ подъѣздной путь, который былъ бы построенъ въ ея районѣ, поэтому лучше всего поставить всѣ намѣченные подъѣздные пути въ первую очередь, а затѣмъ рѣшать соответственныя учреждения, когда наступитъ очередь сооруженія того или другого подъѣздного пути.

Отмѣтивъ, что такимъ образомъ присутствующими постановлено ни одного подъѣздного пути изъ списка не исключать, а прибавить подъѣздной путь: „Варшава Ков.—рѣка Висла“, Предсѣдатель докладываетъ, что необходимость установленія очередей сооруженія подъѣздныхъ путей вытекаетъ изъ соображеній, во первыхъ, чисто формальныхъ, вслѣдствіе предложенія Особой Высшей Комиссіи, во вторыхъ, вслѣдствіе цѣлесообразности установленія нѣкоторой градациі съ точки зрѣнія экономическихъ интересовъ края. Сдѣлать такую градацию нужно, такъ какъ при рѣшеніи этого вопроса высшими инстанціями голосъ мѣстнаго порайоннаго комитета несомнѣнно будетъ имѣть значеніе. Соответственное примѣрное распредѣленіе путей было сдѣлано при разсмотрѣннн вопроса въ Управленіи дѣлами Комитета, а посему и нынѣ необходимо высказаться относительно порядка очередей сооруженія.

С. К. Дзьержицкій заявляетъ, что центральное Сельскохозяйственное Общество, объединяющее всѣ земледѣльческіе интересы края, пригласило всѣхъ мѣстныхъ хозяевъ для обсужденія этого вопроса и признало, что всѣ намѣченные въ протоколѣ № 89 подъѣздные пути нужны, исключать изъ нихъ ничего нельзя и что изъ первой очереди во вторую можно перенести подъѣздной путь „Кѣльцы—Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ“, а пути „Мѣховъ—Прошовице—Казимержа Велька“ и „Ново-Георгіевскъ—Плонскъ“ слѣдовало бы перенести изъ второй въ первую очередь. Относительно этого послѣдняго пути слѣдуетъ добавить, что 43 владѣльца сосѣднихъ имѣній сдѣлами

заявленіе о томъ, что они обязуются дать бесплатно землю подъ жел. дорогу и, кромѣ того, собрать извѣстную сумму (около 100.000 руб.) въ качествѣ денежной субсидіи, которая для 25-верстной линіи имѣла бы большое значеніе.

В. В. Ельскій, поддерживая мнѣніе о необходимости постройки всѣхъ намѣченныхъ подъѣздныхъ путей, какъ весьма нужныхъ для края, останавливается на подъѣздомъ пути „Кельцы—Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ“. Въ данномъ случаѣ, повторяя сказанное въ засѣданіи Управленія дѣлами Комитета о томъ, что югъ Кѣлецкой и Радомской губерній, по сравненію съ другими частями края, обслуживается жел. дорогами въ весьма недостаточной степени, нельзя не возразить противъ переноса этого подъѣздного пути въ дальнѣйшую очередь сооруженія, потому что мѣстности около Буска и Сольца очень богаты, имѣютъ свеклосахарные заводы и цѣлебные источники, которые не развиваются лишь благодаря отсутствію желѣзной дороги. Что же касается подъѣздного пути „Островець—Опатовъ—Сандоміръ“, то въ виду имѣющагося проекта постройки магистрали отъ Кѣльцъ до Проскурова, согласно которому Опатовъ обслуживался бы этой магистралью, а Сандоміръ отстоялъ бы на 5 вер. отъ ст. Бидзины, этого пути можно было бы не ставить въ первую очередь; если бы однако эта магистраль не была проведена, то тогда подъѣздной путь „Островець—Опатовъ—Сандоміръ“, наравнѣ съ путями „Мѣховъ—Прощовице—Казимержа Велька“ и „Кѣльце—Хмѣльникъ—Бускъ—Соловецъ“, долженъ быть тоже помѣщенъ въ первую очередь.

И. Л. Коницъ возражаетъ противъ отнесенія въ III группу подъѣздного пути „Томашевъ—Рокицины—Лодзь“ и находитъ, что этотъ подъѣздной путь весьма нуженъ потому, что вслѣдствіе недостатка воды въ г. Лодзи приходится возить гужемъ изъ Лодзи въ Томашевъ и обратно около 3.000.000 цудовъ въ годъ мануфактурныхъ товаровъ для апретурныхъ операцій, производящихся въ гор. Томашевѣ.

Большинствомъ голосовъ (противъ 2) предложеніе г. Коница было отклонено.

Ю. А. Коишевскій ходатайствуетъ о перенесеніи изъ 3 очереди въ первую подъѣздного пути „Соколка—Крынки“, въ виду того, что таковой очень коротокъ, всего въ 20 верстъ, прошелъ бы по ровной и не прорѣзанной никакими рѣками мѣстности и потому былъ бы весьма дешевымъ, а несомнѣнно далъ бы большое количество груза для Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ.

Г. Г. Мейеръ поддерживаетъ высказанное уже мнѣніе относительно важности для Кѣлецкой губерніи сооруженія подъѣздного пути отъ Кѣльцъ до Сольца.

Ф. С. Войчинскій не видитъ основанія для перенесенія подѣ-

вѣднаго пути „Червоный Боръ—Ломжа“ во вторую очередь. Этотъ путь, обслуживая губ. г. Ломжу, оживить сѣверные уѣзды Ломжинской губерніи, доставить около 3 мил. пудовъ груза и никакихъ затрудненій при постройкѣ не представить, такъ какъ пройдетъ по землѣ, которая будетъ дана безплатно, какъ принадлежащая съ одной стороны казенному вѣдомству, а съ другой—маіоратнымъ имѣніямъ.

В. Н. Щегловитовъ вполне присоединяется къ высказанному, такъ какъ грузооборотъ ст. Червоный Боръ составляетъ и нынѣ около 3.000.000 пуд., которые перевозятся на разстояніи 14 вер. на лошадяхъ.

С. К. Дзержицкій поясняетъ, что Центральное Сельскохозяйственное Общество этого подѣзнаго пути изъ списковъ не исключало, а напротивъ, признало, что всѣ намѣченные подѣзные пути крайне нужны, вопросъ только въ постепенности сооруженія. По мнѣнію Центрального Общества, необходимо принять въ соображеніе, который именно изъ подѣзныхъ путей болѣе необходимъ съ экономической точки зрѣнія.

А. К. Майдецкий обращаетъ вниманіе на то, что если проектируются два подѣзные пути къ одному участку желѣзной дороги, на примѣръ, „Цѣхановъ — Дробинъ — Плоцкъ“ и Ново-Георгіевскъ—Плонскъ“ и относятся къ одной и той же очереди сооруженія, несмотря на то, что первый болѣе нуженъ, чѣмъ второй, то это будетъ непослѣдовательно, и потому, по его мнѣнію, слѣдовало бы установить такой принципъ, чтобы не ставить въ одну очередь двухъ подѣзныхъ путей къ одной и той же магистральной.

Предсѣдатель, находя, что вопросъ достаточно освѣщенъ, ставитъ его на голосованіе: 1) снять ли съ первой очереди подѣзную путь „Островецъ — Опатовъ — Сандоміръ“ и перевести ли его во вторую очередь.

Предложеніе это принимается единогласно.

2) Перенести ли съ первой очереди во вторую подѣзную путь „Кѣльцы—Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ“.

Большинствомъ (12 противъ 9) голосовъ постановлено перенести этотъ путь во вторую очередь.

3) Перенести ли изъ первой очереди во вторую подѣзную путь „Червоный Боръ (Снядово)—Ломжа“.

Большинствомъ (19 противъ 7) голосовъ постановлено оставить этотъ путь въ первой очереди.

4) Перенести ли изъ второй очереди въ первую подѣзную путь „Новогеоргіевскъ—Плонскъ“.

Большинствомъ (11 противъ 10) голосовъ постановлено оставить этотъ путь во второй очереди.

5) Перенести ли изъ второй очереди въ первую подъѣздной путь „Мѣховъ—Прошовице—Казимержа Велька“.

Постановлено большинствомъ (20 противъ 1) голосовъ перенести этотъ путь въ первую очередь.

6) Перенести ли изъ третьей очереди въ первую подъѣздной путь „Соколка—Крынки“, единственный изъ проектированныхъ подъѣздныхъ путей, примыкающій къ Сѣверо-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Р. Ф. Лидке докладываетъ, что Сѣверо-Западные желѣзные дороги не изучали проекта подъѣздного пути „Соколка—Крынки“, и потому никакихъ цифровыхъ данныхъ представить не могутъ, но, судя по тѣмъ даннымъ, какія были представлены въ Комитетъ, и по тѣмъ свѣдѣнiямъ, какія онъ получилъ отъ представителей сельскаго хозяйства и Крынской мѣщанской управы, можно думать, что этотъ подъѣздной путь соотвѣтствуетъ предложенiю Особой Высшей Комиссiи и могъ бы быть сооруженъ съ небольшими затратами, такъ какъ разстоянiе отъ Соколки до Крынокъ небольшое, всего около 20 верстъ, не требуется постройки мостовъ (въ одномъ лишь мѣстѣ пришлось бы проложить каменную трубу) и предполагаемое количество грузовъ для перевозки по этому пути было бы достаточно.

Э. В. Муравскiй ходатайствуетъ о перенесенiи изъ третьей очереди въ первую также подъѣздныхъ путей: „Гродно—Лососно—Святскъ—Вейсее“ и „Шестаковъ—Маріамполь“, примыкающихъ тоже къ Сѣв.-Зап. ж. д.

Предсѣдатель ставитъ на голосованiе вопросъ о перенесенiи въ первую очередь подъѣздного пути „Соколка—Крынки“.

Постановлено единогласно перенести этотъ путь въ первую очередь.

Затѣмъ Предсѣдатель ставитъ на голосованiе вопросъ, перенести ли изъ третьей очереди въ первую подъѣздные пути: „Гродно—Лососна—Святскъ—Вейсее“ и „Шестаковъ—Маріамполь“.

Поставлено большинствомъ (19 противъ 7) голосовъ оставить эти пути въ третьей очереди.

Предсѣдатель предлагаетъ отнести подъѣздной путь „Варшава-Ков.—рѣка Висла“ въ первую очередь.

Предложенiе это принято единогласно.

Послѣ этого предсѣдатель подвергаетъ рассмотрѣнiю вопросъ о подъѣздномъ пути отъ Люблина до Замостья, который первоначально было запроектировано провести черезъ Быхаву и Туробинь, впоследствии же появилось предложенiе о направленiи этого пути черезъ Красноставъ къ станціи Реіовець.

В. Н. Щегловитовъ напоминаетъ, что при рассмотрѣнiи этого вопроса въ засѣданiи Управленiя дѣлами Комитета было обращено

вниманіе на то, что отъ Замостья до Люблина пришлось бы провести путь длиною въ 65 вер., тогда какъ выходъ къ станціи Реіовець составляетъ всего 33 версты, при чемъ въ послѣднемъ случаѣ не нужно было бы пересѣкать большихъ рѣкъ.

С. К. Дзержицкій поясняетъ, что проектъ подъѣзднаго пути отъ Люблина до Замостья черезъ Быхаву—Туробинь имѣлъ въ виду обслуживаніе весьма богатаго района, если же сооруженіе пути по этому направленію представляетъ значительныя техническія затрудненія, то можно принять вариантъ съ выходомъ къ станціи Реіовець.

С. В. Бондзынскій замѣчаетъ, что такъ какъ дѣлаются изысканія желѣзной дороги отъ станціи Люблинъ до Томашево, то, въ случаѣ постройки ея, подъѣздной путь отъ Люблина до Замостья былъ бы не нуженъ.

Предсѣдатель указываетъ на то, что такъ какъ въ настоящее время разсматривается вопросъ съ точки зрѣнія подъѣздныхъ путей, то, считаясь съ краткостью разстоянія, слѣдуетъ признать единственно правильнымъ проектировать подъѣздной путь въ Замостье черезъ Краснотавъ отъ станціи Реіовець.

Предложеніе это принято единогласно.

Предсѣдатель заявляетъ, что, покончивъ съ подъѣздными путями къ казеннымъ магистраламъ, что составляетъ прямую задачу, поставленную Особой Высшей Комиссіей, остается перейти теперь къ вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ частнымъ ж. дорогамъ; огласивъ затѣмъ перечень подъѣздныхъ путей, отнесенныхъ къ первой группѣ, докладываетъ, что касательно линіи „Згержъ—Ленчица—Коло“ есть уже предложеніе, разсмотрѣнное въ Засѣданіи Съѣзда Горнопромышленниковъ Царства Польскаго и въ прежней сессіи Вар. Поряіон. Комитета, почему слѣдовало бы эту линію поддержать и нынѣ, и только вопросъ въ томъ, считать ли такую самостоятельную желѣзную дорогою или подъѣзднымъ путемъ.

Затѣмъ Предсѣдатель спрашиваетъ, желательна ли включить въ этотъ перечень еще какую линію, кромѣ перечисленныхъ.

А. Р. Франкъ предлагаетъ точнѣе опредѣлить типъ колен всякаго вновь проектируемаго пути, а именно: широкій, граничный и узкій—типы.

Узкоколейными должны быть подъѣздные пути: „Калишь-Конинъ“, „Скерневицы-Рава-Нове Место“, „Новорадомскъ-Осяковъ“ и „Жирардовъ-Вискирки-Руда-Гузовская“; граничной колен: „Влоцлавскъ—рѣка Висла“ и ширококолейными: „Згержъ-Ленчица-Коло“, „Ловичъ-Гомбинъ—рѣка Висла“ или „Сохачевъ-Младзешинъ-Санники—рѣка Висла“. Затѣмъ, такъ какъ пылъ обсуждается вопросъ не

постройки новыхъ частныхъ дорогъ, а проведенія подъѣздныхъ путей, то подъѣздного пути „Згержъ-Коло“ не надо исключать.

С. К. Дзьержбицкій держится того мнѣнія, что по отношенію подъѣздныхъ путей къ магистралямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ иѣтъ надобности устанавливать очередей сооруженія, такъ какъ осуществленіе постройки зависитъ отъ предпринимателей, Комитету же слѣдуетъ только признать все перечисленные подъѣздные пути необходимыми.

К. И. Сроковскій ходатайствуетъ о включеніи двухъ подъѣздныхъ путей: 1) соединеніе Сончова съ прусскими жел. дорогами и 2) соединеніе Нивки съ австрійскими жел. дорогами.

Предсѣдатель обращаетъ вниманіе, что предложеніе г. Сроковскаго касается соединенія съ заграничными жел. дорогами.

К. И. Сроковскій отвѣчаетъ, что проектируемые имъ подъѣздные пути проведены были бы отъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги.

А. Р. Франкъ сомнѣвается, было ли бы соединеніе имѣющейся вѣтви „Зомбковице-Сончовъ“ съ прусскими жел. дорогами въ интересахъ углепромышленниковъ въ виду конкуренціи заграничнаго угля, да и по стратегическимъ соображеніямъ врядъ ли это соединеніе будетъ желательнымъ.

П. И. Сроковскій приводитъ слѣдующіе мотивы въ пользу соединенія Сончовской вѣтви съ прусскими жел. дорогами.

Затрудненія въ отпавкѣ угля по Варш.-Вѣнской жел. дорогѣ возникаютъ не только вслѣдствіе недостатка подвижного состава, но также вслѣдствіе достиженія крайняго предѣла работоспособности станціями Сосновицы и Погонь, расширеніе которыхъ вслѣдствіе близости таможенныхъ зданій и другихъ мѣстныхъ условій, невозможно. Доказательствомъ тому служитъ ограниченіе Варш.-Вѣнск. жел. дорогою максимальной нормы общей подачи вагоновъ подъ уголь на копи, получающія вагоны со станціи Сосновицы. Въ свое время Варш.-Вѣнск. жел. дорога предполагала облегчить работу станціи Сосновицы путемъ соединенія копей Сатурнъ Челядзь и Милевице съ линіею Зомбковице-Сончовъ, но это дорого стоящее предположеніе было затѣмъ оставлено. Между тѣмъ въ періоды усиленнаго прибытія заграничныхъ товаровъ, происходящее неоднократно загроможденіе станціи Сосновицы вызываетъ осложненіе въ движеніи и ухудшеніе оборота вагоновъ. Постоянное развитіе промышленности въ Домбровскомъ бассейнѣ даетъ полное основаніе полагать, что вскорѣ можетъ наступить такое время, когда станція Сосновицы положительно не въ состояніи будетъ справиться съ предъявленнымъ ей грузооборотомъ.

Для облегченія работы станціи Сосновицы является поэтому необходимостью найти другой способъ соединенія Варш.-Вѣнской жел.

дороги съ прусскими жел. дорогами. Такимъ способомъ, при томъ самомъ дешевымъ, было бы соединеніе станціи Сончовъ съ прусскими жел. дорогами (напр. въ Радзіонковѣ) вѣтвью длиною всего около 10-ти верстъ. Означенная вѣтвь оживила бы, кромѣ того, слабо въ настоящее время работающую Сончовскую линію за счетъ непосильно работающей параллельной ей линіи Сосповицы-Зомбковицы.

Предсѣдатель ставитъ на голосованіе вопросъ о желательности включенія соединенія Сончовской линіи съ прусскими жел. дорогами.

Постановлено большинствомъ (17 противъ 11) голосовъ признать предложеніе господина Сроковскаго подлежащимъ удовлетворенію, такъ какъ соединеніе это не подходитъ подъ понятіе подъвѣздныхъ путей.

К. И. Сроковскій излагаетъ дальше мотивы въ пользу желательности соединенія Нивки съ австрійскими жел. дорогами.

Еще на третьей сессіи Варшавскаго Порионнаго Комитета въ 1908 году признано было необходимымъ устройство пристани къ рѣкѣ Черной Пржемшѣ и проведеніе къ ней соединительной желѣзнодорожной вѣтви для выхода Домбровскаго угля на воду.

Означенная вѣтвь даже и раньше устройства пристани на Черной Пржемшѣ, но съ продолженіемъ ея до соединенія съ австрійскими желѣзными дорогами имѣла бы весьма важное значеніе для каменноугольной промышленности Домбровскаго бассейна, которая принуждена вывозить въ Австрію излишекъ своей добычи, не находящей помѣщенія на мѣстномъ рынкѣ, и конкурировать тамъ съ силезскимъ углемъ.

Въ настоящее время домбровскій уголь, добываемый на копяхъ, расположенныхъ при станціяхъ Сосновицы и Домброва,—а къ числу такихъ копей принадлежатъ всѣ, кромѣ копей Варшавскаго Общества,—для того, чтобы попасть въ Австрію, долженъ итти на сѣверъ по направленію къ Зомбковицамъ и затѣмъ обратно на югъ къ Границѣ, т. е. пройти лишнихъ 35 вер. Если принять притомъ во вниманіе германскую тарифную политику, облегчающую экспортъ своего угля, то выйдетъ, что конкуренція домбровскаго угля съ силезскимъ на австрійскихъ рынкахъ крайне затруднительна. Имено, провозъ угля изъ Границы до разныхъ мѣстъ въ Австріи стоитъ дороже, чѣмъ отъ далѣе лежащихъ силезскихъ копей возлѣ Мысловицъ и Катовицъ, не говоря уже о далѣе расположенныхъ копяхъ возлѣ линіи Катовице-Освѣцимъ или Катовице-Дзедзице.

Если сопоставить стоимость перевозки угля отъ копи Сатурнъ и отъ копи Мысловице до Львова, то выйдетъ нижеслѣдующая разница на одинъ вагонъ (610 пудовъ = килограммовъ 10.000) въ пользу силезскаго угля:

Перевозка отъ копи Сатурнъ до Границы, кромѣ
 стаціонныхъ расходовъ и другихъ дополнительныхъ
 сборовъ (1,17 коп. \times 610) = 7 руб. 14 коп.

Разница стоимости перевозки угля отъ
 Границы до Львова и отъ Мысловиць до Львова
 (112 кор.—101,60 кор.=10,40 кор.= $\frac{4 \text{ „ } 16 \text{ „}}{11 \text{ руб. } 30 \text{ коп.}}$
 Всего

Такимъ образомъ копъ Сатурнъ должна пожертвовать 11 руб. 30 коп.
 на вагонъ для того, чтобы сравниться во Львовѣ въ отношеніи стои-
 мости перевозки съ силезскимъ углемъ.

Между тѣмъ соединеніе Нивки съ австрійскими желѣзными до-
 рогами въ ближайшемъ пунктѣ на линіи Мысловице—Щакова, для
 какого соединенія потребовалось бы проведеніе вѣтви длиною всего
 лишь 2½ версты, значительно облегчило бы выходъ Домбровскаго
 угля на австрійскіе рынки, куда въ 1909 году отправлено было
 8.036.071 тоннъ *) силезскаго угля.

Проведеніе этой вѣтви, облегчающей вывозъ мѣстнаго продукта
 за границу, отвѣтитъ видамъ Министерства Финансовъ, которое, въ
 видахъ улучшенія коммерческаго балланса страны, поощряетъ всякія
 мѣры, имѣющія цѣлью заграничный вывозъ.

Э. А. Кряжижановскій всецѣло поддерживаетъ приведенныя со-
 ображенія и добавляетъ, что постройка вѣтви отъ Нивки до рѣки
 Черная Пржемша необходима какъ въ видахъ развитія вывоза камен-
 наго угля изъ Домбровскихъ копей, такъ и въ видахъ доставленія
 дешеваго топлива для Кѣлецкой, Радомской и Люблинской губерній;
 пужно лишь подчеркнуть, чтобы при проведеніи этой вѣтви имѣлась
 въ виду перегрузка на воду. Сосновицкое общество и нынѣ грузить
 уголь на воду, но имѣющаяся пристань у рѣки Черной Пржемши—
 частнаго пользованія, почему, кромѣ названнаго общества, никто не
 можетъ пользоваться ею, а между тѣмъ, если бы часть пристани была
 отчуждена въ общее пользованіе, то все побережье рѣки Вислы было
 бы удовлетворено каменнымъ углемъ

А. Р. Фраакъ, раздѣляя высказанное мнѣніе относительно же-
 лательности соединенія Нивки съ пристанью на рѣкѣ Черной Пржемшѣ,
 въ видахъ полученія выхода на Вислу для всѣхъ копей, полагаетъ,
 что соединеніе съ австрійскими жел. дорогами будетъ затруднительно,
 такъ какъ пришлось бы захватить кусочекъ Пруссіи.

С. И. Суржицкій заявляетъ, что въ проходѣ черезъ Пруссію не
 встрѣчается надобности и выходъ въ Австрію существуетъ безпре-
 пятственный. Каменный уголь отправляется и нынѣ въ Вѣну, гдѣ всѣ

*) около 500.000.000 пудовъ.

благотворительныя учрежденія отапливаются Домбровскимъ углемъ, провозъ только этого угля обходится дороже, чѣмъ силезскаго, рублей на 9 съ вагона въ 900 пудовъ. Эта вѣтвь тѣмъ болѣе осуществима, что копи, заинтересованныя въ этомъ вывозѣ, могли бы пожертвовать извѣстную сумму на сооруженіе ея. Въ данномъ случаѣ имѣется еще и слѣдующее соображеніе: когда случается, что на Варш.-Вѣнской жел. дорогѣ ощущается недостатокъ вагоновъ, то копи выписываютъ большое количество вагоновъ изъ Австріи и въ этихъ вагонахъ, слѣдующихъ обратно на дорогу—собственницу, отправляютъ уголь въ Австрію. Вѣтка эта будетъ кратчайшимъ соединеніемъ, а такъ какъ одна только копь Сатурнъ отправляетъ въ Австрію около 600.000 пудовъ угля въ годъ, то надо думать, что новая вѣтвь доставитъ значительное количество грузовъ, съ чѣмъ надо считаться, не смотря на то, что Варш.-Вѣнск. жел. дорога потеряла бы доходъ за провозъ угля въ Австрію черезъ ст. Зомбковны.

К. И. Сроковскій полагаетъ, что если бы сдѣлать подсчетъ, то потеря дохода отъ провоза грузовъ по вѣтвямъ Сосновицы—Зомбковныцы—Граница не была бы такъ велика, потому что провозъ грузовъ по новой вѣтви тоже давалъ бы извѣстный доходъ.

Предсѣдатель обращаетъ вниманіе, что этотъ второй вопросъ, возбужденный представителями углепромышленниковъ, по существу своему не подходитъ и не укладывается въ рамки понятія о подѣздномъ пути, по по связи своей съ воднымъ путемъ безусловно имѣетъ очень серьезное значеніе, и потому по поводу его можно высказаться принципиально, съ точки зрѣнія экономической необходимости, не смотря на затрудненія, какія могутъ встрѣтиться при осуществленіи этой вѣтви.

На основаніи изложеннаго Предсѣдатель ставитъ это предложеніе на голосованіе, причемъ *большинствомъ (16 противъ 2, при остальныхъ воздержавшихся)* постановлено включить въ соответственный списокъ *подѣздной путь „Нивка—рѣка Черная Пржемиа“ (загр. кол.)*.

Предсѣдатель предлагаетъ перейти къ обсужденію послѣдней части вопроса, а именно: на какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны учрежденій и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подѣздныхъ путей, причемъ представлялось бы возможнымъ и полезнымъ обсудить попутно, въ какой мѣрѣ частная инициатива, при осуществленіи намѣченныхъ подѣздныхъ путей, могла бы рассчитывать на помощь со стороны правительства въ видѣ предоставленія подвижнаго состава, рельсъ и другихъ матеріаловъ.

М. П. Минаевъ высказываетъ мнѣніе о необходимости пересмотрѣть правила 1887 года касательно подѣздныхъ путей. Вѣроятно, въ этихъ правилахъ, сильно устарѣвшихъ, есть много такихъ

дефектовъ, которые необходимо было бы устранить. Горнопромышленники Донецкаго бассейна на послѣднемъ 35 сѣздѣ разрабатывали этотъ вопросъ и ими было выработано нормальное положеніе для постройки подъѣздныхъ путей по частной инициативѣ. Привѣтствуя правительственную инициативу въ дѣлѣ сооруженія подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, надо вмѣстѣ съ тѣмъ ожидать, что явится и частная инициатива для постройки подъѣздныхъ путей на частныя средства. Въ виду сказаннаго вопросъ этотъ слѣдовало бы разработать въ Управленіи дѣлами Комитета съ цѣлью пробужденія частной инициативы, которая принесетъ краю большую пользу.

Л. В. Клобскій спрашиваетъ, можетъ ли рассчитывать на помощь со стороны казны помѣщикъ, отдающій бесплатно землю, нужную для постройки подъѣздного пути.

Э. А. Кржижановскій полагаетъ, что поставленный вопросъ очень важенъ и что для выясненія того, на какую помощь со стороны правительства могутъ рассчитывать частныя лица при сооруженіи ими подъѣздныхъ путей, было бы весьма цѣлесообразно выбрать специальную комиссію, которая разработала бы этотъ вопросъ совершенно ясно для практическаго на дѣлѣ развитія желѣзнодорожнаго строительства.

Предсѣдатель заявляетъ, что въ настоящемъ многочленномъ собраніи этотъ вопросъ обсуждать было бы неудобно, но что если присутствующіе признаютъ за нимъ важное значеніе, то можно было бы образовать комиссію при Управленіи дѣлами Комитета и къ будущей сессіи Комитета представить болѣе или менѣе цѣнный матеріалъ для сужденій.

В. Н. Щегловитовъ находитъ, что правильнѣе было бы сузить работу Комитета, а именно: представивъ цѣлый рядъ подъѣздныхъ путей, подраздѣленныхъ на группы и очереди, указать лишь на запросъ Особой Высшей Комиссіи, на какую помощь отъ мѣстнаго элемента можетъ рассчитывать казна при осуществленіи намѣченныхъ предположеній.

С. К. Дзержицкій указываетъ, что относительно нѣкоторыхъ подъѣздныхъ путей уже сообщены подобнаго рода свѣдѣнія, такъ на примѣръ, касательно подъѣздного пути „Ново-Георгіевскъ—Плонскъ“ представлены заявленія, скрѣпленные подписями объ обязательствѣ дать землю подъ желѣзную дорогу и денежную субсидію. По отношенію другихъ подъѣздныхъ путей будутъ собраны тоже такія же подписки. Вопросъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей частными лицами весьма важенъ для сельскихъ хозяевъ: проектъ новыхъ правилъ о сооруженіи подъѣздныхъ путей внесенъ въ Государственную Думу

и, какъ говорятъ, онъ разработанъ въ смыслѣ облегченія постройки такихъ путей, вслѣдствіе чего изученіе этого вопроса въ Комитетѣ очень желательно для того, чтобы быть освѣдомленнымъ какія измѣненія и дополненія необходимы и чтобы знать, какъ подойти частной инициативѣ къ этимъ новымъ правиламъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей.

М. П. Минаевъ упоминаетъ, что съ развитіемъ подъѣздныхъ путей явится новый притокъ грузовъ къ магистраламъ, и что подходить время, когда будетъ исчерпана способность магистралей удовлетворять требованія края; тогда явится вопросъ о новыхъ магистралахъ, а въ связи съ этимъ возникнетъ и спорный вопросъ о кратчайшихъ разстояніяхъ. Въ виду этого теперь было бы своевременно просить, чтобы этотъ вопросъ былъ поставленъ на обсужденіе слѣдующей сессіи Комитета, въ коей, можетъ быть, будутъ изысканы мѣры къ урегулированію этого вопроса для пользы и развитія какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Предсѣдатель отвѣчаетъ, что ограничиваясь рамками намѣченной программы, слѣдуетъ просить представителей мѣстныхъ организацій и, главнымъ образомъ сельскохозяйственныхъ обществъ, принимавшихъ участіе въ составленіи плана сооруженія подъѣздныхъ путей доставить необходимый матеріалъ для отвѣта по 4 пункту предложенія Особой Высшей Комиссіи, а именно по вопросу о томъ, на какую помощь можетъ разсчитывать казна со стороны учрежденій и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъѣздныхъ путей. Эти данныя необходимо было бы доставить Комитету въ возможно непродолжительномъ времени.

П. В. Гольде проситъ занести въ протоколъ, что для соединенія рельсовымъ путемъ станціи Влоцлавскъ съ рѣкою Вислою жители города Влоцлавска готовы дать бесплатно землю, нужную подъ постройку этого пути.

Предсѣдатель признаетъ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ законченнымъ, послѣ чего принимается постановленіе:

Въ виду того, что для сужденія о коммерческихъ результатахъ отъ постройки и эксплуатаціи проектируемыхъ подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ поступило очень мало данныхъ, всего относительно трехъ подъѣздныхъ путей,—проситъ представителя Центрального Сельскохозяйственнаго Общества Царства Польскаго, а равно лицъ внесшихъ соответственные проекты, доставить въ канцелярію Комитета необходимые матеріалы въ мѣсячный срокъ, т. е. къ 5/18 апрѣля 1911 года.

Къ тому же сроку доставить свѣдѣнія по вопросу о томъ, на какую помощь можетъ разсчитывать казна со стороны учрежденій и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъѣздныхъ путей.

Ж У Р Н А Л Ъ

Особой Комиссiи, избранной 7/20 февраля 1911 г. въ засѣданiи Управленiя дѣлами Варшавскаго Пораiоннаго Комитета для предварительнаго разсмотрѣнiя проектируемыхъ подъѣздныхъ путей къ существующимъ магистральямъ жел. дорогъ Варшавскаго района—вслѣдствiе отзыва Управляющаго дѣлами Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи отъ 23 декабря 1910 г. за № 2025.

Засѣданiе 14/27 февраля 1911 года.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ

Замѣститель Предсѣдателя Комитета,
Управляющiй дѣлами Комитета С. И. Склевицкiй.

Присутствовали:

Представитель сл. движенiя Прив. ж. д.	Е. В. Лянсбергъ.
” ” Коммерческой	И. А. Галиевскiй.
” ” пути Варш.-Вѣнс.	Е. Ф. Рызевскiй.
” ” движенiя ”	И. К. Грыжевскiй.
” ” ” Сѣв.-Зап.	П. Ф. Миловидовъ.
” Гроецкаго, Виляннскаго и Яблонна Ваверскаго подъѣздныхъ путей	В. И. Поплавскiй.
” Центр. Сельско - хозяйственнаго О—ва	С. К. Дзiержбицкiй.
” Сувалкскаго Сельско-хозяйственнаго О—ва	Э. Б. Муравскiй.
” Углепромышл. Домб. бас.	И. Г. Натансонъ.
” О—ва Промышленниковъ Ц. П.	Э. Э. Кржижановскiй.
” Варшавскаго Бирж. Комит.	Д. П. Вретовскiй.
” отправителей ст. Заверце.	И. М. Вольфъ.
Завѣдывающiй Статистикой Комитета.	К. К. Вроблевскiй.
Коммерческiй Агентъ Комитета.	В. Г. Карвацкiй.

Открывъ засѣданiе, Предсѣдательствующiй доложилъ, что, на основанiи постановленiя Управленiя дѣлами въ засѣданiи отъ 7/20 сего февраля Комиссiи предстоить избрать изъ числа всѣхъ представленныхъ проектовъ подъѣздныхъ путей, сгруппированныхъ въ прилагаемой у сего вѣдомости, тѣ подъѣздные пути, которые являются необходимыми и желательными какъ въ виду назрѣвшей въ нихъ потребности для даннаго района, такъ и вслѣдствiе выгоды проведенiя ихъ для казны.

Примѣнительно къ указанному предложенію Высочайше утвержденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи обсужденію порайонныхъ комитетовъ подлежатъ лишь подъѣздные пути, примыкающіе къ магистральямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; между тѣмъ среди доставленныхъ проектовъ имѣются также и подъѣздные пути, проектируемые и къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, а потому, независимо отъ выполненія задачи въ рамкахъ вышеупомянутаго предложенія, представляется высказаться также и по вопросу о желательности постройки подъѣздныхъ путей, примыкающихъ къ частнымъ жел. дорогамъ.

Послѣ преній относительно способовъ исчисленія стоимости постройки и доходности отъ эксплуатаціи отдѣльныхъ подъѣздныхъ путей былъ рассмотрѣнъ перечень запроектированныхъ подъѣздныхъ путей и всѣ эти пути распредѣлены на три группы. Къ первой группѣ отнесены подъѣздные пути, признанные уже въ настоящее время необходимыми для поддержанія развитія экономической жизни края и потому подлежащіе ближайшему обслѣдованію; ко второй группѣ—подъѣздные пути хотя и нужные для края, но въ болѣе отдаленномъ будущемъ и потому, какъ пути второстепеннаго значенія, ближайшему обслѣдованію не подлежащіе; и къ третьей—подъѣздные пути либо не подходящіе подъ понятіе подъѣздныхъ и представляющіе собою спрямленія существующихъ желѣзнодорожныхъ направленій, либо неимѣющіе существеннаго значенія для торговли и промышленности. При томъ, въ виду сдѣланнаго въ совѣщаніи заявленія представителемъ Сувалкскаго сельскохозяйственнаго Общества о предложеніи имъ вмѣсто предварительно проектированной линіи „Гродно-Лососна-Пунскъ-Вильковышки-Владиславовъ“ подъѣздныхъ путей „Гродно-Лососна-Свяцкъ-Копціово-Вейсее“ и „Шестаковъ-Маріамполь“ со стороны присутствующихъ возраженій не послѣдовало, и постановлено эти подъѣздные пути включить въ первую группу.

Затѣмъ Комиссія полагала проектируемые подъѣздные пути изъ группы первой распредѣлить на три очереди сооруженія по степени ихъ важности и неотлагательности, что возможно будетъ выполнить впослѣдствіи послѣ ближайшаго обслѣдованія подлежащихъ путей; для сего постановлено просить лицъ доставившихъ соотвѣтственные проекты, представить дополнительно данныя, необходимыя для подсчетовъ приблизительной стоимости сооруженія путей и приблизительныхъ коммерческихъ результатовъ отъ постройки и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей для магистралей, а также свѣдѣнія, на какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны учрежденій и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъѣздныхъ путей, а именно указать:

1) Пункты, через которые предстояло бы провести подъездной путь,

2) топографическія условія подлежащей мѣстности (равнина, горы, свойства грунта, болота, лѣса, и т. т. д.).

3) На какіе именно грузы и въ какомъ приблизительно количествѣ можетъ рассчитывать подъездной путь, буде возможно, съ подраздѣленіемъ грузовъ на мѣстное движеніе по подъездному пути на существующую магистраль и въ обратномъ направленіи, съ указаніемъ станцій отправленія и назначенія.

4) Получится ли и въ какомъ размѣрѣ отъ проведенія подъездного пути увеличеніе поступленія грузовъ на магистраль и

5) Будетъ ли предоставлена необходимая подъ постройку подъездного пути земля безвозмездно или же по какой цѣнѣ можетъ быть таковая пріобрѣтена, а равно на какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны заинтересованныхъ учреждений и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъездного пути.

Сдѣлать сношенія съ подлежащими лицами о доставленіи Комитету указанныхъ свѣдѣній принялъ на себя представитель Центрального Сельскохозяйственнаго Общества въ Царствѣ Польскомъ касательно всѣхъ подъездныхъ путей группы первой, за исключеніемъ пути, проектируемаго въ предѣлахъ Гродненской губерніи, относительно котораго поручено Канцеляріи Комитета снести непосредственно съ представителемъ отправителей станціи Бѣлостокъ М. И. Пасторомъ.

Что же касается подъездныхъ путей къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, то таковыя распредѣлены слѣдующимъ образомъ: въ первую группу включены въ послѣдовательномъ порядкѣ ихъ экономическаго значенія пути, признанные желательными, а во вторую—пути, не подходящіе подъ понятіе подъездныхъ, или пути, необходимость постройки которыхъ не признается настоятельной.

Соотвѣтственный перечень подъездныхъ путей при семъ прилагается.

Подъездные пути къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.

I группа:

- 1) Цѣхановъ-Дробинъ-Плоцкъ.
- 2) Червоный Боръ (Снядово)-Ломжа-Кольно.
- 3) Люблинъ-Замостье.
- 4) Холмъ-Грубешовъ.
- 5) Островець-Опатовъ-Климонтовъ-Сташовъ-Рытвяны-Ратае.

- 5 { Островець-Опатовъ-Сандомірь.
- 5 { Островець-Цмѣлевъ-Сандомірь.
- 6 { Цѣхановъ-Красне-Маковъ.
- 6 { Гонсоцинъ-Палуки-Красинець.
- 6 { Цѣхановъ-Палуки-Красинець.
- 7) Насельскъ-Палтускъ.
- 8) Ново-Георгіевскъ-Плонскъ.
- 9) Бѣлостокъ-Хорощъ-Тыкоцинъ.
- 10) Кѣльцы-Хмѣльникъ-Бускъ-Солецъ.
- 11) Мѣховъ-Прошовице-Казимержа Велька.
- 12) Гродно-Лососна-Свяцкъ-Вейсее.
- 13) Маріамполь-Шестаковъ.

II группа:

- 1) Дробинъ-Рыпинъ.
- 2) Ново-Александрія-Закликовъ.
- 3) Грубешовъ-Ощевъ.
- 4) Рыки-Коцкъ.
- 5) Андреевъ-Дьялошице.

III группа:

- 1) Кнышинъ-Тыкоцинъ.
- 2) Сендзисhevъ-Пилица-Заверце-Сѣвержъ.
- 3) Брестъ-Каменець-Литовскъ-Бѣловѣжъ.
- 4) Бѣлостокъ-Васильково-Супрасль-Соколка.
- 5) Бѣлостокъ-Городокъ-Валли.
- 6) Чижевъ-Брянскъ-Бѣльскъ.
- 7) Сувалки-Рачки-(Филиппово).
- 8) Линево-Пружаны-Волковыскъ.
- 9) Соколка-Крынки-Берестовице.
- 10) Андреевъ-Бускъ-Стопница-Сандомірь.
- 11) Томашевъ-Рокицны-Лодзь.

Подѣздные пути къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

I группа:

- 1) Влоцлавскъ-рѣка Висла (узкок.).
- 2) Згержъ-Ленчица-Коло (широкок.).
- 3) Ловичъ-Гомбинъ-рѣка Висла (Радзиве) (широк.).

- 3) Солачевъ-Млодышинъ-Санники-рѣка Висла (широк.).
- 4) Скерневицы (Колошки)-Рава-Нове Мѣсто (узкок.).
- 5) Калишь-Конинъ (широк.).
- 6) Ново-Радомскъ-Осяково (узкок.).
- 7) Жирардовъ-Гузовъ-Вискитки (узкок.).

Г р у п п а:

- 1) Ченстоховъ-Верушевъ (узк.).
- 2) Калишь-Турскъ-Домбе-Грабовъ-Горы-Плоцкъ (широк.).
- 3) Лодзь-Турскъ-Конинъ-Стржалковъ (узкок.).
- 4) Влощова-Новорадамскъ (широк.).
- 5) Зберскъ-Коло (широк.).
- 6) Ловичъ-Ленчица-Коло-Конинъ-Слупцы (широк.).
- 7) Сѣрадзь-Злочевъ-Велюнь-Ченстоховъ (широк.).
- 8) Згержъ-Озорковъ-Ленчица-Кутно-Гостынинъ-Плоцкъ (широк.).
- 9) Кутно-Клодава-Коло (узкок.).
- 10) Ловичъ-Кернозя-Санники-Гомбинъ-Горы-Плоцкъ (широк.).
- 11) Здунская Воля-Ленчица-Кутно (широк.).
- 12) Влоцлавскъ-Любранецъ-Сомпольно-Конинъ (узкок.).
- 13) Конинъ-Клечевъ-Скульскъ (широк.).
- 14) Паенчно-Гроець-Радомъ (узкок.).
- 15) Ваверъ-Собѣне (узкок.).
- 16) Висла-Ломянки (узкок.).
- 17) Гонсоцинъ-Красне-Праснышь-Хожеле (узкок.).

ВЪДОМОСТЬ

проектируемымъ желѣзнодорожнымъ подъѣзднымъ путемъ къ существующимъ магистральямъ Варшавскаго района, составленная въслѣдствіе отзыва Управляющаго Дѣлами Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи - отъ 23 Декабря 1910 года за № 2025

Кѣмъ проектируется	Какая линия и приблизительное разстояніе ея.	Соображенія о желательности устройства проектируемаго подъѣздного пути по представленію лица, вносящаго проектъ.	Справка Варшавскаго Пораіоннаго комитета
Представителемъ отправителей ст. Бѣлостокъ - М.И. Пасторомъ.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Бѣлостокъ—Васильковъ—Супрасль—Крыки—Соколка—40 вер. 2. Бѣлостокъ—Заблудовъ—Михалово—Городокъ—Валили—40 вер. 3. Бѣлостокъ—Хорощъ—Тыкоциня—Кнышинъ—45 вер. 4. Чижевъ—Цѣхановець—Брянскъ—Бѣльскъ—60 вер. 	<p>Всѣ указанная мѣстности имѣютъ фабрики, заводы, лѣса и торфяники, а кромѣ того окрестности, Василькова, Супрасли, Заблудова, Михалова, Хороща и Тыкоциня имѣютъ значеніе дачныхъ мѣстностей.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Привислинскихъ и Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, за исключеніемъ Василькова, Михалова и Городка, которыя тяготеютъ къ станціямъ Полѣскихъ жел. дорогъ.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Хороща, Тыкоциня, Супрасли, Кривополя, Заблудова, Цѣхановица и Брянска.</p>
Представителемъ отправителей ст. Влоцлавскъ - И.К. Загленичнымъ.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Калышъ—Плоцкъ—140 вер. 2. Лодзь—граница Пруссіи—100 вер. 3. Влоцлавскъ—рѣка Висла—3 вер. 	<p>Линіи эти первостепенной важности для экономическаго развитія богатой части края могутъ быть выстроены на частный счетъ безъ участія казны при условіи лишь нѣкоторыхъ облегченій постройки.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Турка, Домбе Грабова, Гостищица, Плоцка, Конши и Слупца, черезъ которыя проектируемая линія проведена Канцеляріею Комитета, въ виду неказанія представившимъ проектъ промежуточныхъ пунктовъ.</p>
Представителемъ отправителей ст. Островець - В.И. Клепацкимъ.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Островець—Опатовъ—Климонтовъ—Сташовъ—52 вер. 2. Островець—Бодзеховъ—Цѣлевъ—Бидзны—Собутка—Сандомиръ—38 вер. 	<p>Линіи эти въ предѣлахъ богатыхъ плодородныхъ уѣздовъ: Опатовскаго и Сандомирскаго имѣютъ громадное значеніе для развитія сельскаго хозяйства и промышленности и вытѣсненія ввозимаго въ этотъ районъ по рѣкѣ Вислѣ Австрійскаго угля, который, какъ равно, и сплавляемый нынѣ лѣсъ, поступилъ бы на жел. дороги. Изъ всего количества прибывающихъ въ Островець по Привислинскимъ жел. дорогамъ грузовъ—за исключеніемъ навозныхъ (кам. угля, жел. руды, огнеупорной глины, каолина, свекловицы, кварца и булыжнаго камня)—90% отправляется дальше на подводахъ по направленію къ Сташову и Сандомиру.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Островець Привислинской жел. дороги.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Бодзехова, Цѣлева, Сандомира, Опатова, Климонтова и Сташова.</p>
Представителемъ отправителей ст. Ловичъ - К.К. Кислянскимъ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ловичъ—Гомбичъ—Плоцкъ—60 вер. 	<p>Линія эта имѣетъ громадное значеніе въ видахъ открытія промышленности и торговли богатой земледѣльческой страны, вполне отрѣзанной отъ промышленныхъ и торговыхъ центровъ и потому лишенной возможности эксплуатировать свои природныя богатства и конкурировать съ германскими товарами, ввозимыми въ эту страну.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Кернози, Санникъ, Гомбина и Плоцка</p>

Кѣмъ проектируется	Какая линия и приблизительное разстояніе ея.	Соображенія о желательности устройства проектируемаго подъѣздного пути по представленію лица, вносящаго проектъ.	Справка Варшавскаго Порайоннаго Комитета.
<p>Представителемъ Кутновскаго Сельско-Хозяйственнаго О-ва — В. В. Яловицкимъ.</p>	<p>1. Ловичъ—Керноза—Сашники—Гомбиль—Горы—Плоцкъ—60 вер. 2. Згеряжъ—Озорковъ—Ленчица—Кутно—Сойка—Стриельце—Гостынина—Горы—Плоцкъ—100 вер.</p>	<p>Богатые плодородные уѣзды: Гостыньскій, Кутновскій, Ленчицкій и Ловичскій, кромѣ природныхъ богатствъ, имѣютъ еще значительную промышленную дѣятельность, а лишены хорошихъ путей сообщенія, въ особенности Гостыньскій уѣздъ, въ которомъ единственною артеріею сообщенія является р. Висла, въ лѣтнее время лишь судоходная. Всѣ мѣстности, черезъ которыя проходила бы жел. дорога, чрезвычайно удобны для желѣзнодорожнаго строительства, за исключеніемъ моста р. Висла, почему, если бы постройка его была затруднительна, подъѣздной путь могъ бы быть доведенъ до рѣки лишь, откуда доставка грузовъ на правый берегъ Вислы могла бы производиться черезъ существующій мостъ.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ: Озоркова, Ленчицы, Соекъ, Стржельца, Гостынина, Плоцка, Керноза, Сашники и Гомбина.</p>
<p>Представителемъ Сувалскаго Сельско-Хозяйственнаго О-ва Э. В. Муравскимъ.</p>	<p>1. Гродно—Лососна—Сопоткине—Лодзее—Пупекъ—Кальварія—Маріамполь—Вильковишки—Владиславовъ—148 верстъ. 2. Сувалки—Рачки (Филипповъ)—14 вер.</p>	<p>Линіи эти пересекали бы густо населенныя мѣстности и проведены въ самыхъ выгодныхъ направленіяхъ по плодороднымъ землямъ.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ станціямъ Сѣверо-Западныхъ жел. дор.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ: Сопоткине, Копціово, Лодзее, Кальверія, Маріамполь, Владиславовъ и Рачки.</p>
<p>Представителемъ отпрывтней ст. Заверце—И. М. Вольфомъ.</p>	<p>1. Седзишевъ—Пилица—Заверце—Сѣвержъ—54 вер.</p>	<p>Линія эта прошла бы по мѣстности обильной лѣсами и обрабатываемой сельскимъ хозяйствомъ на протяженіи до Заверце и по промышленной фабричной мѣстности, богатой жел. рудами и бурнымъ углемъ,—до Сѣвержа. Приведенныя въ отзывѣ данныя о грузооборотѣ окрестностей Заверце доказываютъ громадное количество отправляемыхъ на востокъ и прибывающихъ съ востока по Привислинскимъ жел. дорогамъ грузовъ, которые съ устраненіемъ кружнаго направленія на Голопогъ значительно увеличатъ вышніе размѣры движенія.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ ст. Седзишевъ, Мѣховъ и Вольбромъ Привислинскихъ жел. дорогъ и къ ст. Заверце Варшавско-Вѣнской жел. дороги.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Жариовца, Пилицы и Сѣвержа, а кромѣ того, въ окрестностяхъ послѣдней мѣстности—запаски каменнаго угля и жел. руды.</p>
<p>Представителемъ земскаго населенія Гродненской губерніи.—Ю. А. Кошневскимъ.</p>	<p>1. Линево-Пружаны—Волковыскъ. 2. Соколка—Крынки—Берестовица.</p>		<p>Къ жел. дорогамъ Варшавскаго района тяготеютъ лишь Крынки и Позоровъ: первая къ ст. Соколка Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, и второй къ ст. Андресцы Привисл. жел. дор.; остальные же мѣстности обѣихъ линій тяготеютъ къ станціямъ Московско-Врестекской и Полѣвскихъ жел. дор.</p> <p>Промышленныя заведенія въ Крынкахъ имѣются, — въ Позоровѣ—нѣтъ.</p>
<p>Представителемъ Плоцкаго Сельско-Хозяйственнаго О-ва А. Майденскимъ.</p>	<p>1. Цѣхаповъ—Дробиня—Плоцкъ—75 п. 2. Дробиня—Рышицъ—50 вер.</p>	<p>Нѣтъ въ край другого подъѣздного пути болѣе необходимаго, чѣмъ путь, соединяющій городъ Плоцкъ, единственный губернский городъ Царства Польскаго, не соединенный жел. дорогою и отстоящій отъ ближайшей станціи на разстояніи 43 верстъ. Линіи эти прошли бы по богатой, густо населенной части края и крайне необходимы въ видахъ поощренія и развитія сельскаго хозяйства и обрабатывающей производительности, а равно и эксплуатаціи лѣсовъ.</p>	<p>Всѣ мѣстности тяготеютъ къ Млавскому участку Привислинскихъ жел. дорогъ и Александровскому участку Варшавско-Вѣнской жел. дор.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Раціонна, Дробина, Вѣльска, Плоцка, Серца и Добриня.</p>

Кѣмъ проектируется	Какая линия и приблизительное разстояніе ея.	Соображенія о желательности устройства проектируемаго подъѣзднаго пути по представленію лица, вносящаго проектъ.	Справка Варшавскаго Порайоннаго Комитета.
	<p>8. Рыки — Коцькъ — 25 вер. 9. Холмъ—Грубешовъ —50 вер. 10. Люблинъ—Замостье 80 вер. 11. Н.-Александрія -- Закликовъ—80 вер. 12. Островець - Опатовъ--Сандомръ—50 в. 13. Опатовъ—Становъ —40 вер. 14. Кѣльцы — Хмѣльникъ—Бускъ—Солецъ—65 вер. 15. Андреевъ—Дзюлошице—30 вер. 16. Мѣховъ — Прошовице — Казимержа Велька—46 вер. 17. Ченстоховъ - Верушевь—80 вер. 18. Згеряжъ — Ленчица Коло—65 вер. 19. Кутно--Клодава—Коло—35 вер. 20. Скерневице (Кюлюшки) — Рава — Нове Место—40 вер. 21. Жирардовъ—Вискирки—Гузовъ—14 вер. 22. Сохачевъ—Млодзешинь—Санники—30 вер.</p>	<p>Заинтересованныя въ проведеніи подъѣздныхъ путей мѣстности не откажутъ въ помощи, а именно въ бесплатномъ предоставленіи земли подъ постройку жел. дорогъ, нѣкоторыхъ матеріаловъ и проч.</p>	<p>17. къ ст. Ченстоховъ и Сѣрадзъ Варш.-Вѣп. жел. дор. 18. „ „ Згеряжъ и Кутно „ „ „ „ 19. „ „ Кутно „ „ „ „ 20. „ „ Скерневицы Варш.-Вѣп. ж. д. и Опочно Привисл. ж. д. 21. „ „ Жирардовъ „ „ „ „ 22. „ „ Сохачевъ и Ловичъ Варш.-Вѣп. жел. дор.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются при линіяхъ: 1, 2 и 3—въ окрестностяхъ Радомжа, Дробина, Плоцка, Серца, Рыпина, Краспе и Макона; при линіи 4— въ окрестностяхъ Пултуска; при линіи 5—въ окрестностяхъ Плонска; при линіи 6—въ окрестностяхъ Ломжи и Кольна; при линіи 7—въ окрестностяхъ Цѣхановца и Брянска, при линіи 8—въ окрестностяхъ Коцька; при линіи 9—въ окрестностяхъ Грубешова; при линіи 10—въ окрестностяхъ Краспастава и Замостья; при линіи 11—въ окрестностяхъ Казимира; Ополя, Ходеля, Красника и Янова; при 12 и 13 въ окрестностяхъ Бодзехова, Опатова и Сандомра, Климонтова и Станова; при линіи 14—въ окрестностяхъ Хмельника, Буска, Соляца, Стопицы и Пинчова; при линіи 15—въ окрестностяхъ Дзюлошиць; при линіи 16—въ окрестностяхъ Прошовиць и Казимержа Велька; при линіи 17—въ окрестностяхъ Верушова; при линіяхъ 18 и 19—въ окрестностяхъ Ленчицы, Кола и Озоркова; при линіи 20—въ окрестностяхъ Равы, Могильницы, Новаго Мѣста; при линіи 21—въ окрестностяхъ Гузова; и при 22—въ окрестностяхъ Млодзешина и Санники.</p>
<p>Представителемъ Ломжинскаго Сельско-Хозяйственнаго О-ва О. А. Яблонскимъ.</p>	<p>1. Червоный Боръ-Ломжа—15 вер.</p>	<p>Подъѣздной путь этотъ необходимъ для губернскаго города Ломжа, отстоящаго отъ желѣзной дороги на разстояніи 15 верствъ, въ видахъ развитія экономической жизни г.г. Ломжа и Кольно и ихъ окрестностей и поднятія культуры сельскаго хозяйства подлежащихъ мѣстностей, указанныхъ двухъ уѣздовъ.</p>	<p>Мѣстности въ районѣ указанной линіи тяготеютъ къ станціи Червоный Боръ Привислянскихъ жел. дорогъ.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Ломжи и Кольна.</p>
<p>Представителемъ Пр-ія Всероссийскаго О-ва Сахарозаводчиковъ С. М. Ватрашевскимъ.</p>	<p>1. Холмъ—Дрищевъ—Радиборовице — Терагизъ—Грубешовъ—Черпичинъ — Масломенгъ — Модригъ — Мирче — Потуржизъ—Ошовъ: 90 вер. 2. Цѣхановъ (Гонсоцигъ)—Палуки—Краснецець 30 вер.</p>	<p>Всѣ указанные подъѣздные пути имѣютъ чрезвычайную важность для развитія не только сахарной, но и общей промышленности и торговли въ краѣ, такъ какъ проведены были бы въ мѣстностяхъ обладающихъ плодородною почвою и строительными лѣсами.</p> <p>Характеристика обслуживаемаго каждымъ подъѣзднымъ путемъ района изложена подробно въ пояснительной запискѣ представленнаго проекта.</p>	<p>Мѣстности въ районахъ указанныхъ линій тяготеютъ:</p> <p>1. къ Ковельскому узелку Привислянскихъ жел. дор. 2. „ ст. Цѣхановъ и Гонсоцигъ „ „ „ „ 3. „ „ Ново-Радомскъ Варш.-Вѣп. жел. дор. 4. „ „ „ „ и Сѣрадзъ Варш.-Вѣп. жел. дор. 5. „ „ Ловичъ Варш.-Вѣп. жел. дор. 6. „ Млапскому уч. Привисл. жел. дор. 7. „ ст. Остроенець „ „ „ „ 8. „ „ „ „ и Андреевъ Привисл. жел. дор.</p>

Кѣмъ проектируется	Какая линія и приближен- тельное разстояніе ея.	Соображенія о желательности устройства проектируемаго подъездного пути по представленію лица, вносящаго проектъ.	Справка Варшавскаго Порайоннаго Комитета.
<p>Представителемъ Ка- лишскаго Сельско-Хозяй- ственнаго О-ва: Г. И. Чар- новскимъ.</p>	<p>3. Ново - Радомскъ — Влошова—48 вер. 4. Ново - Радомскъ — Бржезица — Паенчно — Осаково—50 вер. 5. Сохалець — Млодзеш- ненъ — Санники — р. Ви- сла—40 вер. 6. Цѣхановъ — Изабе- линъ — Раціонжъ — Дро- бинъ—Бѣльскъ — Плоцъ съ вѣтвью въ Боровички —79+6=85 вер. 7. Островець — Опа- товъ — Иваниска — Бого- рія — Сташовъ — Рытвя- ны—Ратае—80 вер. 8. Опатовъ — Сандо- миръ—Стопница—Бускъ— Андреевъ—120 вер.</p> <p>1. Калишъ—Конинъ съ вѣтвью Зберскъ—Турскъ— Коло—100 вер. 2. Ловичъ—Ленчица— Коло—Конинъ—Слупцы— 141 вер. съ вѣтвью Лен- чица—Згержъ—26 вер. 3. Сѣрадзъ—Злочевъ— Велюпъ—Кржепица—Чен- стоховъ—101 вер. 4. Здунская Воля — Ленчица — Кутно—72 вер. 5. Влоцлавскъ—Любра- нецъ — Симполько — Ко- нинъ—77 вер. 6. Конинъ—Клечевъ— Скулдскъ—35 вер.</p>	<p>Въ Калишской губерніи имѣются уѣзды, въ коихъ нѣтъ ни одной версты жел. дороги. Въ уѣздахъ этихъ не только сельское хозяйство требуетъ безусловно соответственнаго удобнаго сообщенія для нормальнаго развитія, но и громад- ное количество фабрикъ и разнаго рода заводовъ, какъ са- харныхъ винокуренныхъ, пивоваренныхъ, мукомольныхъ, фарфоровыхъ и др.—не можетъ вести правильно своихъ дѣлъ, ибо недостатокъ жел. дорогъ при весьма печальномъ состояніи и недостаточности шоссеиныхъ дорогъ тормозитъ экономическое развитіе страны. При проведеніи этихъ вѣт- вей жизнь разовьется и пойдетъ нормальнымъ путемъ, а шоссеиныя дороги, освобожденныя отъ большинства грузо- вого движенія, приведены будутъ въ нормальное состояніе и будутъ правильно служить артеріею сообщенія къ подъ- езднымъ путямъ.</p> <p>Заинтересованныя въ постройкѣ сихъ подъездныхъ пу- тей помѣщики и города—вѣроятно готовы будутъ дать подъ постройку необходимое количество земли и нѣкоторыхъ ма- теріаловъ, причемъ на случай выпуска облигацій, можно по- ложительно рассчитывать, что мѣстныя учрежденія и частныя лица дадутъ значительную часть требуемаго капитала.</p> <p>Характеристика предполагаемаго грузового движенія въ районахъ проектируемыхъ подъездныхъ путей изложена въ пополнительной запискѣ представившаго проектъ.</p>	<p>Промышленныя заведенія имѣются при линіи 1—въ окрестностяхъ Войславиль, Грубешева, Мирча и Потуржина; при линіи 2—въ окрестно- стяхъ Палукъ и Красинца; при линіи 3 и 4—въ окрестностяхъ Сильниця, Влошова, Паенчна и Осякова; при линіи 5—въ окрестностяхъ Млодзеш- шина и Санники; при линіи 6 — въ окрестностяхъ Раціонжа, Изабеллина, Дробина, Бѣльска, Боровичекъ, и Плоцка; при линіи 7—въ окрестно- стяхъ Бодзехова, Опатова, Сташова и Рытвянъ и при линіи 8—въ окрест- ностяхъ Сандомира, Стопниця, Буска и Сольца.</p> <p>Мѣстности въ районахъ указанныхъ линій тяготеютъ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Къ ст. Калишъ и Кутно Варш.-Вѣнск. жел. дор. 2. " " Ловичъ Кутно, Згержъ и Калишъ Вар.-Вѣн. жел. дор. 3. " " Сѣрадзъ и Ченстоховъ Варш.-Вѣн. жел. дор. 4. " " Зд. Воля, Лодзь, Згержъ и Кутно Варш.-Вѣн. жел. дор. 5. " " Влоцлавскъ, Кутсо и Калишъ Варш.-Вѣн. жел. дор. 6. " " Калишъ и Влоцлавскъ Варш.-Вѣн. жел. дор. <p>Промышленныя заведенія имѣются при линіи 1—въ окрестностяхъ Зберска, Конина, Турка и Коло; при линіи 2—въ окрестностяхъ Лен- чицы, Коло, Конина и Слупца; при линіи 3—въ окрестностяхъ Злочена, Велюна и Кржепицы; при линіи 4—въ окрестностяхъ Любраца, Сим- польна и Конина и при линіи 6—въ окрестностяхъ Конина и Скулдска.</p>

Кѣмъ проектируется	Какая линия и приближенное расстояние ея.	Соображенія о желательности устройства проектируемаго подъѣзднаго пути по представленію лица, вносящаго проектъ.	Справка Варшавскаго Порайоннаго Комитета.
<p>Представителемъ отправителей ст. Брестъ: Т. Д. Гипцбургомъ.</p>	<p>1. Насельскъ — Пултускъ — 26 вер. 2. Брестъ — Каменецъ — Литовскъ — Бѣловѣжъ — 70 вер.</p>	<p>1. Городъ Пултускъ, составляя сравнительно богатый и благоустроенный уѣздный центръ съ крупной фабрично-заводской производительностью, отстоитъ отъ ближайшей станціи Вышковъ 26 верстъ и ст. Насельскъ 26½ верстъ, а такъ какъ въ окрестностяхъ сего города, кромѣ фабрикъ и заводовъ, имѣются большіе лѣса, то соединеніе его съ жѣззною дорогою рельсовымъ путемъ, который прошелъ бы по мѣстности богатой природой, сильно подниметь мѣстное и окрестное производство.</p> <p>2. Подъѣздной путь отъ Бреста до Бѣловѣжа, прошелъ бы по мѣстности, хотя и не особенно богатой, но густо населенной и имѣющей очень много камня, песка и лѣса, которые доставлялись бы въ городъ Брестъ, потребляющій эти матеріалы нынѣ въ виду отсутствія сообщенія, изъ другихъ болѣе отдаленныхъ мѣстъ.</p>	<p>Мѣстности въ указанныхъ районахъ тяготеютъ:</p> <p>1. Къ ст. Насельскъ Привислинск. жел. дор. 2. " " Жабинка Московско-Брестской жел. дор. и ст. Высоко-Литовскъ Привислинск. жел. дор.</p> <p>Промышленныя заведенія имѣются въ окрестностяхъ Пултуска. Въ окрестностяхъ Каменца-Литовскаго и Бѣловѣжа — нѣтъ.</p>

Восточный параіонный комитетъ.

М. П. С.

ВОСТОЧНЫЙ
ПОРАІОННЫЙ КОМИТЕТЪ Г. Управляющему дѣлами **ВЫСОЧАЙШЕ**
по регулированію учрежденной Особой Высшей Комиссіи для
массовыхъ перевозокъ грузовъ всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.
по желѣзнымъ дорогамъ.

Апрѣля 26 дня 1911 года.

№ 631.

Вслѣдствіе отношенія Вашего Превосходительства отъ 23 декабря пр. г. за № 3023 имѣю честь сообщить, что вопросъ о потребности сооруженія подъѣздныхъ путей къ магистральямъ Восточнаго раіона былъ внесенъ на обсужденіе девятой сессіи Комитета 21—25 марта с. г.

Состоявшееся по этому вопросу постановленіе помѣщено въ прилагаемомъ къ сему сводѣ на страницахъ 9—15.

Въ этомъ постановленіи между прочимъ указана и та матеріальная помощь, на которую казна можетъ рассчитывать при сооруженіи подъѣздныхъ путей, что же касается запаса старыхъ рельсъ съ принадлежностями мостовыхъ фермъ и паровозовъ, то, согласно съ сообщеніями начальниковъ дорогъ раіона, имѣется или ожидается въ будущемъ:

На Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ—рельсы на 150 верстъ, на Средне-Азіатской рельсы и скрѣпленія на 20 верстъ и 33 паровоза; на Сибирской 47 паровозовъ, въ данное время занятыхъ маневровою работою; на Ташкентской жел. дорогѣ запасовъ не имѣется, а отъ Пермской жел. дор. еще не получены свѣдѣнія.

Подписали: Предсѣдатель Комитета Инженеръ (подпись)
Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

ВЫДЕРЖКА ИЗЪ СВОДА ПОСТАНОВЛЕНІЙ,
принятыхъ Восточнымъ пораіоннымъ Комитетомъ въ засѣда-
ніяхъ девятой сессіи.

21—25 марта 1911 года.

**Вопросъ 9. Раз-
смотрѣніе и обсу-
деніе пожеланій
общественныхъ ор-
ганизаций и желѣз-
ныхъ дорогъ откосо-
тельно постройки
средствами казны
подѣздныхъ путей
къ казеннымъ же-
лѣзнымъ дорогамъ
раіона.**

**Выясненіе ихъ
приблизительной сто-
имости и приближи-
тельныхъ коммерче-
скихъ результатовъ
отъ постройки ихъ
и эксплуатаціи. (Вно-
сится согласно пред-
ложенію Предсѣдате-
ля Особой Высшей
Комиссіи для всесто-
ронняго изслѣдова-
нія желѣзнодорож-
наго дѣла въ Рос-
сіи, отнош. 23 де-
кабря 1910 г. № 3023.**

Разсмотрѣвъ доставленные матеріалы по вопросамъ о сооруженіи подѣздныхъ путей къ жел. дорогамъ раіона, Комитетъ раздѣлилъ эти матеріалы на три категоріи.

Въ первую изъ нихъ были отнесены такіе подѣздные пути, по которымъ доставлены нѣкоторыя экономическія данныя, дающія возможность судить о степени выгоды и необходимости сооруженія;

Ко второй категоріи отнесены такіе пути, по которымъ не представлено достаточныхъ матеріаловъ обслѣдованія, и

къ третьей категоріи отнесены такіе пути, которые не имѣютъ общаго значенія и признаны лишь путями частнаго пользованія.

Обсудивъ матеріалы, относяшіеся къ путямъ первой категоріи, комитетъ призналъ:

1. Сооруженіе подѣздного пути отъ г. Белебея къ ст. Белебей-Аксаково Самаро-Златоустовской жел. д., протяженіемъ около 10 верстъ безусловно желательнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ:

а) городъ и земство, въ возмѣщеніе расходовъ постройки, выплачиваютъ казнѣ въ теченіе пяти лѣтъ равными частями по 25 т. р., а всего 125.000 р., а такъ какъ вся стоимость пути можетъ быть исчислена въ 175.000 р., то расходъ казны выразится лишь суммою 50.000 р.;

б) къ перевозкѣ по этому пути возможно ожидать около 3.000.000 пудовъ разныхъ грузовъ кромѣ лѣсныхъ;

в) захватываемый подѣзднымъ путемъ раіонъ имѣетъ до 100.000 десятинъ казеннаго лѣса (чернолѣсье), который въ настоящее время, за дальностью возки, совсѣмъ не разрабатывается, но который, по отзыву Уфимскаго Управленія Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ отъ 8 февраля 1911 г. за № 1574, можетъ быть использованъ ежегодно въ количествѣ до 1100 десятинъ и дастъ для перевозки девять милліоновъ пудовъ лѣсныхъ грузовъ.

Относя сооруженія этого подѣздного пути къ первой очереди по времени постройки, Комитетъ находитъ, что на первое время за перевозку грузовъ по этому пути, можетъ

быть установленъ повышенный тарифъ, при которомъ эксплуатация пути не была бы убыточна.

2. Подъездной путь отъ села Большой Глужицы до ст. Кряжъ Самаро-Златоустовской ж. д., протяженіемъ около 90 верстъ, Комитетъ признаетъ также желательнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ.

Въ первое время этотъ подъездной путь можетъ дать до 15.000.000 пудовъ грузовъ, перевозимыхъ нынѣ гужемъ къ г. Самарѣ и обратно, затѣмъ, съ оживленіемъ района, слѣдуетъ рассчитывать на первые грузы: лѣсъ, сырье и проч. въ количествѣ до 9 м. пудовъ, кромѣ того сооруженіе этого пути облегчитъ заселеніе 500.000 десятинъ казенныхъ банковскихъ земель, отстоящихъ своимъ центромъ (село Нерелюбъ) на 60 верстъ отъ села Большая Глушица.

Въ виду сего сооруженіе этого подъездного пути также отнесено къ первой очереди.

Стоимость постройки исчисляется въ 25.000 руб. съ версты.

Что касается провозныхъ платъ, то Комитетъ полагаетъ желательнымъ примѣнить общіе тарифы, но съ переломомъ на ст. Кряжъ.

3. Подъездной путь отъ Екатеринбурга до ст. Синарская Пермской жел. д. Этотъ путь, протяженіемъ около 90 вер.,— представляя собою часть магистрали Екатеринбургъ-Курганъ, сооруженіе коей не осуществлено, проектируется по богатѣйшему промышленному району р. Исети, въ которомъ расположено 18 большихъ мельницъ, перерабатывающихъ 12.000.000 зерна въ годъ, нѣсколько спичечныхъ, прядильныхъ, бумажныхъ, суконныхъ фабрикъ и кожевенныхъ заводовъ, Нижне-Исетскій горный заводъ и многія другія мелкія промышленныя предпріятія.

Въ виду сего Комитетъ принялъ грузооборотъ подъездного пути около 20.000.000 пудовъ, что при стоимости сооруженія въ 2.700.000 руб. представляется безубыточнымъ даже при условіи включенія пути въ общую тарифную схему, но такъ какъ, при голосованіи, вопросъ этотъ не получилъ единогласнаго рѣшенія, то Комитетъ постановилъ отнести эту постройку ко второй очереди по времени сооруженія.

4. Подъездные пути отъ города Андижана черезъ селеніе Джалаяль-Кудукъ, Курганъ-Теле, Султанъ-Абадъ и отъ города Андижана на Курганъ-Яръ и Хакуль-Абадъ, первый протяженіемъ около 52 верстъ и второй около 27 верстъ,—

Комитетъ признаетъ весьма желательнымъ въ смыслѣ оживленія этого богатѣйшаго района Средней Азіи.

Грузооборотъ Комитетъ принимаетъ въ 9.000.000 пудовъ для перваго подъѣзднаго пути и въ 4.500.000 пудовъ—для втораго.

Для того, чтобы пути эти не были для казны убыточными, Комитетъ призналъ возможнымъ установить для перваго подъѣзднаго пути переломъ на ст. Андижанъ, включивъ его въ общую тарифную сѣть; для втораго установить особый повышенный тарифъ, который будетъ все же выгоднѣе гужевоѣ отправки.

Комитетъ относитъ сооруженіе этихъ путей въ первую очередь.

Ко второй категоріи Комитетъ отнесъ подъѣздные пути:

I. Самаро-Златоустовская ж. д.

1. Николаевскъ-Безунчакъ или Кряжь.
2. Сарай-Гирь-Пономарево.
3. Раевка-Стерлитамакъ.
4. Міасъ-Кундровинская.

II. Пермская ж. дор.

1. Уфалей-Атигскій заводъ.
2. Разъѣздъ между Полдневной и Мраморской до Атигскаго завода.
3. Бердяушъ-Нижне-Уфалейскій заводъ.
4. Кыштымъ-Синарская.
5. Кунгуръ—г. Оса.
6. Камышловъ-Ирбитъ.
7. Камышловъ-Шадринскъ.
8. Солеварни-Соликамскъ.

III. Ср.-Азіатская ж. д.

1. Ассакѣ-Ошъ.
2. Ванновская-Алты Арыкъ.
3. Сѣрово-Риштанъ.
4. Мельниково-Исфара.
5. Черняево-Ура-Тюбе.
6. Ходжентъ-Вискентъ.
7. Кокандъ-Яйпанъ.
8. Джаляль-Кудукъ-Ошъ.

9. Курганъ-Яръ-Избаскентъ.
10. Султанъ-Абадъ-Джаляль-Абадъ.
11. Хакуль-Абадъ-Учь-Курганъ.

IV. Сибирская жел. дор.

1. Петропавлевскъ-Кокчетавъ.
2. Чулымъ-Камень.
3. Черемхово-Бейтоново.
4. Разъѣздъ 9 вер. Сиб. жел. дор. до каменноугольныхъ копей.

V. Ташкентская жел. дор.

1. Аральское море—рыбн. промыслы.
2. Дюрмень-Тюбе-Атбабасарскіе рудн.
3. Джурунъ-Темиръ.

Въ отношеніи перечисленныхъ путей второй категоріи Комитетъ постановилъ: вопросъ оставить открытымъ, предоставивъ заинтересованнымъ лицамъ, учрежденіямъ доставить управленію дѣлами Комитета необходимыя данныя для сужденія о степени полезности сооруженія этихъ путей.

Послѣ обработки управленіемъ дѣлами Комитета полученныхъ данныхъ вопросъ о постройкѣ вновь внести на обсужденіе ближайшей сессіи Комитета.

Подъѣздные пути третьей категоріи: Билибаевскій, Кауровка-Уткинскій, Суралинскій разъѣздъ—Палатинскій рудникъ, Сюзъва-Нытвинскій заводъ признаны путями частнаго пользованія, подлежащими сооруженію за счетъ казны.

Вѣтвь же Екатеринбургъ-Егоршинскія копи Комитетъ исключилъ изъ обсужденія, такъ какъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ, путь этотъ включенъ въ проектъ сооруженія Алапаевской дороги.

Предсѣдатель Комитета
Инженеръ (подпись).

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

С.-Петербургскій Пораіонный Комитетъ.

Докладъ Управленія Дѣлами.

О сооруженіи сѣти подъѣздныхъ путей.

Какъ уже докладывалось въ прошлую VIII сессію С. Петербургскаго Пораіоннаго Комитета, Управляющій Дѣлами Особой Высшей Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, циркулярнымъ письмомъ отъ 23 Декабря минувшаго года за № 3019, просилъ о внесеніи въ возможно непродолжительномъ времени на разсмотрѣніе Комитета нижеслѣдующихъ вопросовъ:

1) Какіе пути къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ признаются Комитетомъ желательными къ постройкѣ средствами казны.

2) Какая приблизительная стоимость сооруженія пути (безъ рельсовъ, стрѣлокъ и т. п. матеріаловъ, имѣющихся въ складахъ магистральныхъ дорогъ, а также и подвижного состава).

3) Приблизительные коммерческіе результаты отъ постройки и эксплуатаціи подъѣздного пути для магистрали.

4) На какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны учреждений и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъѣздного пути (денежная, предоставленіе земли, строительныхъ матеріаловъ и т. п.)

Для полученія необходимыхъ матеріаловъ по сему запросу Управленіе Дѣлами Комитета обратилось къ общественнымъ организаціямъ раіона, какъ-то: къ Губернскимъ и Уѣзднымъ Земскимъ Управамъ, къ Биржевымъ Комитетамъ, къ Торгово-Промышленнымъ Сѣздамъ и къ Сельско-Хозяйственнымъ Обществамъ, прося ихъ сообщить слѣдующія данныя:

а) Какіе подъѣздные пути необходимы въ ихъ раіонахъ.

б) Желательное направленіе сихъ подъѣздныхъ путей, съ указаніемъ главнѣйшихъ остановочныхъ и конечныхъ пунктовъ и приблизительной длины каждаго пути.

в) Возможныя воспособленія для сооруженія сихъ путей со стороны заинтересованныхъ организацій.

г) Экономическое описаніе раіона, который предполагается обслуживать подъѣзднымъ путемъ, съ указаніемъ расположенныхъ въ раіонѣ

городовъ, мѣстечекъ, состава населенія съ количествомъ жителей, а равно находящихся въ районѣ фабрикъ, заводовъ и промышленныхъ предпріятій, съ указаніемъ хотя бы приблизительно ихъ оборота и

д) Сколько вообще можно ожидать поступленія груза на предполагаемую линію, а равно и поступленіе съ таковой грузовъ для мѣстнаго потребленія.

По мѣрѣ поступленія запрошенныхъ свѣдѣній, таковыя направлялись въ Управленія подлежащихъ дорогъ района для составленія соображеній о приблизительной стоимости сооруженія и объ ожидаемыхъ коммерческихъ результатахъ намѣченныхъ путей. По полученіи отзывовъ отъ Управленій дорогъ организовывались особыя совѣщанія въ Комитетѣ при участіи заинтересованныхъ въ проектируемомъ подъѣздномъ пути представителей общественныхъ организацій и торговыхъ предпріятій, а равно и при участіи представителей дорогъ примыканія предполагаемаго подъѣзднаго пути.

На этихъ совѣщаніяхъ выяснялись тѣ вопросы, которые остались безъ отвѣта въ предшествующихъ письменныхъ сношеніяхъ.

Въ результатѣ совѣщаній всѣ просимые пути раздѣлены на слѣдующія категоріи:

1) Пути, сооруженіе которыхъ желательно въ первую очередь; 2) пути, сооруженіе которыхъ, хотя и признается полезнымъ, но можетъ быть отложено во вторую очередь, и 3) пути, право на сооруженіе которыхъ не обсуждалось.

Въ послѣднюю категорію отнесены всѣ тѣ линіи, которыя не подходятъ подъ признаки подъѣздныхъ путей, являясь дорогами, спрямляющими существующія магистральныя линіи, а равно и тѣ пути, въ доказательство необходимости сооруженія которыхъ не доставлено никакихъ ни экономическихъ данныхъ, ни свѣдѣній о грузооборотѣ, или же доставленные данныя и свѣдѣнія являются недостаточно обоснованными.

Что касается подъѣздныхъ путей первыхъ двухъ категорій, то по поводу ихъ надлежитъ высказать слѣдующія соображенія.

Для признанія необходимости сооруженія желѣзной дороги вообще, а въ частности и подъѣздныхъ путей, должно имѣть достаточную увѣренность въ томъ, что эта дорога не только будетъ полезна для обслуживаемаго края, но что она не явится постояннымъ бременемъ для общежелѣзнодорожнаго бюджета. Для правильности же сужденія объ экономическомъ значеніи и о финансовой состоятельности предполагаемой дороги обычно производятся подробныя техническія и экономическія изысканія. Только имѣя результаты такихъ изысканій, является возможнымъ дѣлать болѣе или менѣе надежную оцѣнку проектируемой дороги съ экономической и финансовой сторонъ.

Такихъ изысканій по отношенію подъѣздныхъ путей, о которыхъ поступили ходатайства въ Комитетъ, произведено не было, и ни Комитетъ, ни мѣстные Управленія дорогъ не располагаютъ для производства сихъ изысканій нужными средствами.

А потому всѣ заключенія, которыя дѣлались по вопросу объ отнесеніи того или другого просимаго пути къ первой или второй очереди, должно понимать условно. *Тотъ или другой подъѣздной путь признается подлежащимъ осуществленію при условіи, что экономическія изысканія подтверждаютъ приблизительно установленные размѣры грузооборота, а техническія изысканія не обнаружатъ надобности какихъ-либо особо дорого стоящихъ сооружений.*

Что касается распредѣленія дорогъ между первой и второй очередью, то здѣсь имѣлись въ виду слѣдующія соображенія.

Если въ районѣ проектируемаго пути уже имѣются серьезные зачатки промышленной жизни, то въ этомъ обстоятельствѣ усматривалось наличие условій для дальнѣйшаго промышленнаго развитія, такъ какъ, очевидно, если промышленность могла возникнуть и поддерживаться при условіи гужевого транспорта, то тѣмъ болѣе она должна обѣщать дальнѣйшее развитіе, когда гужевою транспортъ будетъ замѣненъ желѣзнодорожнымъ.

Другимъ рѣшающимъ моментомъ для признанія необходимости постройки подъѣзднаго пути являлись заявленія заинтересованныхъ сторонъ о значительномъ денежномъ воспособленіи для сооруженія такового, такъ какъ денежныя жертвы на устройство пути указываютъ на несомнѣнную увѣренность мѣстныхъ и, слѣдовательно, наиболѣе освѣдомленныхъ въ мѣстныхъ условіяхъ лицъ или организацій, въ полученіи значительныхъ выгодъ отъ сооруженія подъѣзднаго пути, а такія выгоды могутъ проистекать лишь отъ пользованія путемъ. Слѣдовательно большія денежныя воспособленія есть вѣрнѣйшій признакъ большого ожидаемаго грузооборота.

Исходя изъ такихъ общихъ соображеній въ *первую* очередь признается необходимымъ сооруженіе слѣдующихъ подъѣздныхъ путей.

1) **Подъѣздной путь отъ Усть-Наровы до ст. Нарва Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ**, длиною около 12 верстъ.

Усть-Нарова является въ одно и тоже время морскимъ портомъ и извѣстнымъ курортомъ (Гунгербургъ).

Грузооборотъ Нарвскаго порта выразился въ 1910 году въ 9.886.634 п., при чемъ привезено было

а) по *заграничному плаванію*:

хлопка	313.849 пуд.
джута	268.057 „
кам. угля	406.537 „

машинъ	65.722 руб.
сельдей	34.329 „
проч. товаровъ	35.239 „

И т о г о . . . 1.123.733 пуд.

б) по каботажному плаванію :

разнаго товара: 467.235 пуд.

и вывезено было:

а) по заграничному плаванію:

строительнаго лѣса . . . 6.801.848 пуд.

б) по каботажному плаванію:

разнаго товара 1.405.213 пуд.

Сверхъ сего по торговлѣ съ Финляндіей

привезено салаки 68.471 пуд.

вывезено разн. товара . . . 20.134 „

Изъ перечисленнаго груза перейдетъ на желѣзную дорогу весь грузъ, кромѣ лѣса, слѣдовательно около 3 милліоновъ пудовъ. Но въ виду того, что благодаря произведеннымъ въ послѣдніе годы землечерпательнымъ работамъ на барѣ передъ устьемъ Наровы, въ портъ Усть-Наровы могутъ входить суда съ осадкой до 17¹/₂ футовъ, нѣтъ сомнѣнія, что съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути портъ получитъ значительное торговое развитіе и количество портовыхъ грузовъ, перевозимыхъ по вѣтви, значительно превзойдетъ вышеуказанную норму.

Что касается курорта Усть-Наровы (Гунгербургъ и Шмецке), то тамъ проживаетъ во время лѣтняго сезона до 8.000 дачниковъ, преимущественно изъ С.-Петербурга и Москвы, при чемъ между С.-Петербургомъ и Курортомъ лѣтомъ имѣется весьма оживленное пассажирское движеніе, несмотря на то, что нынѣ пассажирамъ, ѣдущимъ изъ С.-Петербурга, приходится со станціи Нарва до пароходной пристани ѣхать черезъ весь городъ, а самый путь на пароходѣ требуетъ около часа времени

Въ предѣлахъ же проектируемаго подъѣзднаго пути находится фабрика спичечной соломки Гюне, отправляющей нынѣ около 200 вагоновъ. Кромѣ того въ Усть-Наровѣ нынѣ имѣется фанерочная фабрика Кочнева, также отправляющая свои издѣлія по желѣзной дорогѣ.

Что касается возможных воспособлений подъѣзному пути, то на этотъ счетъ имѣется прямое обѣщаніе только отъ Городского Управленія. Нарвская Городская Дума въ засѣданіи своемъ 2 сего Сентября, постановила „предоставить казнѣ бесплатно необходимое для полотна вновь проектированнаго подъѣзднаго жедѣзнодорожнаго пути Кулга-Нарва-Усть-Нарова количество свободной, не сданной въ арендное содержаніе, городской земли въ предѣлахъ гор. Нарвы и мызныхъ земель городскихъ имѣній Нетербергъ и Кутеркюль, считая при семъ полосу отчужденія подъ полотно желѣзной дороги шириною не свыше 16 сажень“.

По поводу указанія означеннаго постановленія, что бесплатно отводится земля, *не сданная въ аренду*, Управленіе Дѣлами не имѣетъ возможности оцѣнить значеніе этого ограниченія, такъ какъ свѣдѣній объ отношеніи городскихъ земель, свободныхъ и арендованныхъ, въ дѣлахъ Комитета не имѣется.

При обсужденіи пути Нарва-Усть-Нарова было высказано также соображеніе, что въ виду предполагаемаго въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ проведенія магистральнаго пути къ порту Усть-Нарова отъ Орла или другого пункта Центральной Россіи, необходимо строить подъѣздную путь съ такимъ расчетомъ, чтобы онъ допускалъ легкую возможность обращенія въ магистральную линію.

2) Подъѣздной путь отъ пристани Кулга до станціи Нарва-Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ длиною около 3 верстъ.

Пристань Кулга расположена выше Нарвскихъ пороговъ. Грузооборотъ этой пристани выразился въ 1910 году въ 410.640 пудовъ, причемъ главнымъ грузомъ являются доски. При постройкѣ желѣзной дороги явится возможнымъ доставлять на нее съ бассейна Чудского озера лень, пѣлипера и пробсы для заграничнаго экспорта черезъ портъ Усть-Нарова. Такимъ образомъ путь на Кулгу является естественнымъ продолженіемъ пути Нарва-Усть-Нарова.

На этомъ же пути окажется Кренгольмская Бумагопрядильная мануфактура съ 10.000 рабочихъ. Эта мануфактура получаетъ до 350 тыс. пудовъ хлопка изъ Усть-Наровы, до 400 тыс. пуд. изъ Ревеля и до 350 т. пуд. изъ Туркестана, а всего болѣе 1.000 т. п. Кромѣ того мануфактура получаетъ около 270 т. п. джута. Вырабатываетъ мануфактура пряжи до 950 т. п. о около 90 м. аршинъ миткаля. Такимъ образомъ грузооборотъ однихъ мануфактурныхъ грузовъ нужно считать не менѣе 2.500 тыс. пуд., а вмѣстѣ съ пристанью до 3 милліоновъ пудовъ.

Воспособленія для сооруженія этого пути указаны въ предшествующемъ пунктѣ.

3) Подъездной путь отъ гор. Корчевы Тверской губ. до станціи Клинъ Николаевской ж. д. длиною 52 версты.

Для этого пути въ 1903 году были произведены изысканія и составленъ полный проектъ линіи, при чемъ средства на составленіе проекта были даны до 10 тыс. рублей Кузнецовской фабрикой и 3.500 рублей Корчевскимъ Земствомъ. Стоимость сооруженія была исчислена въ 1.121 тыс. руб. Грузооборотъ этого пути предполагался въ проектѣ въ 4.595 тыс. пуд.

Гор. Корчева при населеніи въ 3 тыс. душъ и нынѣ, при гужево-вой доставкѣ, даетъ Николаевской жел. дорогѣ до 1500 тыс. пуд. груза. При соединеніи же Корчевы желѣзнодорожной вѣтвью явятся новые грузы, какъ-то лѣсъ и дрова, которые нынѣ уходятъ цѣликомъ на Волгу, чтобы погрузиться на желѣзную дорогу въ другихъ мѣстахъ. Такихъ грузовъ нужно считать до 720 тыс. пуд. Затѣмъ, въ виду выработки торфа на фабрикѣ Кузнецова, возможно отправленіе торфа до 900 тыс. пуд. Съ постройкой вѣтви, очевидно, начнется грузовое взаимодѣйствіе между желѣзной дорогой и р. Волгой. Въ виду того, что Волга выше Корчевы, большую часть навигаціи обмелѣваетъ, значительная часть грузовъ (главнымъ образомъ хлѣба) отойдетъ отъ Тверской пристани въ пользу Корчевской. Такихъ грузовъ можно считать до 1000 тыс. пуд. Такимъ образомъ общій грузооборотъ Корчевы можно считать до 4000 тыс. пуд.; но изъ осторожности, отбрасывая торфяной грузъ, принято грузовъ 3000 тыс. пуд.

Грузооборотъ находящейся при проектируемомъ пути фарфоровой фабрики Кузнецова, съ рабочимъ населеніемъ въ 2700 человекъ, предположенъ до 1.500 тыс. пуд. Затѣмъ въ районѣ пути имѣется еще хрустальный заводъ Дютфуа, кожевенные заводы Фомичева и Панфилова. Воспособленія на постройку пути—100 тыс. рубл. отъ Кузнецкаго Товарищества и 50 десятинъ земли бесплатно подъ станцію въ Корчевѣ отъ Городского Управленія. Корчевское же земство гарантируетъ ежегодно 1500 т. пуд. груза для Корчевы на 10 лѣтъ.

4) Подъездной путь отъ города Крестцы Новгородской губ. до одной изъ станціи Николаевской ж. д. (Окуловка, Боровенка, Торбино), длиною отъ 39 до 43 версты.

Мѣстность, которую будетъ обслуживать одинъ изъ трехъ предполагаемыхъ вариантовъ пути, имѣетъ значеніе исключительно съ точки зрѣнія ея громаднхъ лѣсныхъ богатствъ. Въ районѣ варианта на Торбино имѣется громадное лѣсное имѣніе, обслуживающее первую по величинѣ въ Россіи целлюлозную фабрику Акціонернаго Общества Вальдгофъ въ Перновѣ. Въ случаѣ осуществленія этого варианта фирма Вальдгофъ обѣщаетъ денежное воспособленіе, размѣръ котораго можетъ опредѣлить въ зависимости отъ трасировки линіи

по принадлежащему фирмѣ имѣнію. По заявленію фирмы Вальдгофъ ею будетъ отправляться ежегодно по жел. подъѣздному пути отъ 2500 до 3500 тыс. пуд. древесины. Кромѣ того разныхъ грузовъ для города Крестцы нужно считать до 500 тыс. пуд. и такое же количество отправки сѣна, а всего грузооборотъ отъ 3500 до 4500 тыс. пуд.

Въ предѣлахъ варианта на Окуловку находится имѣніе Товарищества писчебумажныхъ фабрикъ Пассбурга, которое уже производитъ изысканія на свой счетъ. Такъ какъ въ Окуловкѣ имѣется депо, то этотъ вариантъ наиболѣе удобный для желѣзной дороги. Грузооборотъ по этому варианту такой же, какъ и по предшествующему.

Характеръ мѣстности варианта Крестцы-Боровенка—одинаковій съ предыдущимъ, но здѣсь не успѣло создаться такихъ крупныхъ предпріятій, какъ имѣніе Вальдгофъ и Товарищество Пассбургъ.

Окончательный выборъ варианта долженъ быть сдѣланъ послѣ производства изысканій по всѣмъ тремъ вариантамъ и въ зависимости отъ размѣра денежныхъ воспособленій, которыя будутъ предложены по каждому варианту.

5) Подъѣздной путь отъ села Бытошь Брянскаго уѣзда до ст. Жукова Риго-Орловской ж. д. длиною 40 верстъ.

У села Бытошь находится Бытошевскій чугунно-литейный и стеклянный (горный) заводъ Мельникова. Съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути предполагается поступленія на заводъ до 1000 тыс. пуд. груза (руды, чугуна, сульфата и хлѣбныхъ продуктовъ) и съ завода до 3600 тыс. пуд. (чугунныхъ издѣлій, стекла и лѣса изъ заводскихъ лѣсныхъ дачъ), а всего до 4600 тыс. пуд. Кромѣ того, такъ какъ проектируемый путь проходить по мѣстности, богатой лѣсами, то на него будетъ поступать значительное количество лѣсныхъ грузовъ.

Воспособленіями для постройки пути является со стороны Бытошевскаго завода бесплатный отводъ земли, бесплатный отпускъ шпаль и телеграфныхъ столбовъ и безпроцентная ссуда ста тысячъ рублей.

Въ настоящее время Управленіемъ Риго-Орловской ж. д. за счетъ Бытошевскаго завода производятся подробныя техническія и коммерческія изысканія этого пути.

6) Подъѣздной путь отъ города Устюжны Новгородской губерніи до ст. Бабаево Сѣверныхъ жел. дорогъ, длиною 54 версты или отъ гор. Вельегонска Тверской губ. до станціи Суда Сѣверныхъ дорогъ, длиною 56 верстъ.

Такъ какъ трудно рассчитывать на сооруженіе въ одну очередь двухъ подъѣздныхъ путей, находящихся въ такой близости, то изъ нихъ одинъ путь предполагается въ первую очередь, а другой во вто-

рую, при чемъ рѣшеніе этого вопроса ставится въ зависимость отъ результатовъ изысканій техническихъ и экономическихъ.

По имѣющимся матеріаламъ Весъегонскъ дастъ подъѣзду пути по ввозу 2160 тыс. пуд., изъ коихъ 2000 тыс. хлѣбныхъ грузовъ, а по вывозу 690 тыс. п. разныхъ грузовъ и до 8000 тыс. штукъ яицъ. Устюжна по ввозу можетъ дать жел. дор. 1040 тыс., изъ коихъ 900 тыс. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, и по вывозу—705 тыс. пуд. разныхъ грузовъ и 6000 тыс. шт. яицъ.

Такимъ образомъ грузооборотъ Весъегонска около 3000 тыс. пуд., а Устюжны нѣсколько менѣе 2000 тыс. п. Кромѣ указанныхъ грузовъ можно ожидать значительное количество перевозокъ обдѣланнаго лѣса, коимъ изобилуютъ оба раіона. Такимъ образомъ въ отношеніи грузооборота и въ отношеніи длины обѣ линіи находятся почти въ одинаковыхъ условіяхъ; но если Весъегонскую линію довести до лѣваго берега Мологи, не пересѣкая послѣдней, то эта линія будетъ стоить дешевле Устюженской, такъ какъ послѣдняя требуетъ пересѣченія рѣки Чагодощи. Зато линія Устюжна-Бабаево, какъ примыкающая къ станціи съ депо, болѣе удобна для жел. дор. Воспособленіями являются со стороны Устюжны 50 тыс. рублей изъ дорожнаго капитала и производство за счетъ того-же города изысканій, къ которымъ Управление Сѣверныхъ дорогъ нынѣ уже приступило.

7) Подъѣздой путь отъ озера Селигеръ до ст. Осташковъ Николаевской желѣзной дороги, протяженіемъ около 2,37 верстъ.

Согласно изысканій, произведенныхъ Николаевскою желѣзною дорогою, стоимость этихъ вѣтвей исчислена въ 75 тыс. рублей. Озеро Селигеръ имѣетъ въ длину 72 версты и въ ширину 49 верстъ. Берегъ озера и нѣкоторыхъ изъ лежащихъ на немъ острововъ заселены. Береговая полоса лѣса опредѣляется Инженеромъ Чмутовымъ, являющимся ходатаемъ о постройкѣ этого пути, въ 60 тыс. десятинъ, могущихъ давать до 10 милліоновъ пудовъ въ годъ лѣсного груза. По предположеніямъ же Управленія дороги таковой грузъ въ первое время слѣдуетъ разсчитывать въ количествѣ отъ 2 до 3 милл. пудовъ. Затѣмъ по вѣтви пойдутъ всѣ грузы для потребностей селеній, расположенныхъ по берегамъ озера, (Селижаровъ, Полново и др.). Грузы эти суть: хлѣбъ, мануфактурные и колониальные товары и сырыя кожи.

Воспособленій на сооруженіе этого пути не заявлено.

8) Подъѣздой путь отъ города Бауска Курляндской губерніи до ст. Митава или Торенсбергъ или Рольбушъ Риго-Орловской желѣзной дороги, протяженіемъ 50 верстъ.

Согласно экономическому обслѣдованію, произведенному недавно частнымъ предпринимателемъ, желающимъ образовать общество для

постройки и эксплуатаціи этого пути по направленію Баускъ-Рольбушъ, съ пересѣченіемъ Московско-Виндавской линіи, общимъ протяженіемъ 50 верстъ,—общій грузооборотъ опредѣленъ въ 11.145 тыс. пудовъ. Принимая изъ осторожности даже $\frac{2}{3}$ этой цифры, получимъ грузооборотъ въ 7000 тыс. пудовъ, что вполне оправдываетъ постройку подъѣздного пути.

По прочимъ направленіямъ свѣдѣній о грузооборотѣ не имѣется, но нужно думать, что таковой будетъ приблизительно такой же.

А всего подъѣздныхъ путей въ первую очередь предположено около 260 верстъ.

Къ линіямъ *второй* очереди отнесены.

1) Подъѣздной путь отъ города Гдова С.-Петербургской губ. до ст. Нарва Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ 73 версты.

Городъ Гдовъ находится на берегу Чудского озера и имѣетъ 4000 жителей.

По сообщенію Гдовскаго Старосты, по экономическому изслѣдованію, произведенному еще въ 1891 году, общій вывозъ изъ города и 5 волостей уѣзда, представившихъ свѣдѣнія, достигаетъ 4000 тыс. пудовъ, изъ коихъ половина падаетъ на лѣсъ. Привозъ же опредѣленъ въ 500 тыс. пуд., изъ коихъ до 40% хлѣба. А всего 4500 тыс. пуд. Допуская, что остальные 7 волостей дадутъ хотя бы 1500 тыс. пуд., общій грузооборотъ будетъ около 6000 тыс. пудовъ.

Принимая во вниманіе расположеніе конечнаго пункта проектируемаго пути на берегу большого озера, не будетъ чрезмѣрнымъ принять грузооборотъ проектируемаго пути въ 5 мил. пудовъ. Воспособленія на сооруженія пока указаны отъ города бесплатно: земля, песокъ, камень,—въ предѣлахъ городскихъ владѣній для устройства станцій.

Проектируемый путь по экономическому значенію обслуживаемой мѣстности заслуживалъ бы осуществленія въ первую очередь, но въ виду предположеній о постройкѣ линіи Орель-Нарва, слѣдуетъ выждать до рѣшенія этого послѣдняго вопроса, такъ какъ, въ случаѣ осуществленія линіи Орель-Нарва, подъѣздной путь отъ Гдова долженъ примыкать къ этой послѣдней.

2) Подъѣздной путь отъ города Новоржева черезъ городъ Опочку Псковской губ. до ст. Корсовка Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ 115 верстъ.

Изъ экономическаго описанія, приложеннаго къ ходатайству, усматривается, что Опочецкій уѣздъ является однимъ изъ богатѣйшихъ уѣздовъ по производству льна. Предполагаемый грузооборотъ по отправленію—2426 вагоновъ, изъ коихъ 1000 вагоновъ падаетъ на ленъ; по прибытію—2907 вагоновъ, изъ нихъ 1630 вагоновъ съ хлѣбомъ. Всего

слѣдовательно Опочецкимъ Земствомъ предполагается болѣе 4000 т. п. Принимая во вниманіе нѣкоторыя зачатки промышленной жизни и значительное развитіе лѣсоводства, Опочка заслуживаетъ сооруженія подъѣздного пути: но такъ какъ этотъ городъ попадаетъ въ сферу проектируемой жел. дор. Москва-Ревель, то сооруженіе Опочецкаго пути должно быть поставлено въ зависимость отъ рѣшенія вопроса линіи Москва-Ревель, т. е. отнесено во 2 очередь.

3) Подъѣздной путь отъ г. Велижа черезъ г. Суражъ до станціи Витебскъ Р.-Орловской ж. д., протяженіемъ 80 верстъ.

По предположенію земской Управы, городъ Велижъ съ уѣздомъ можетъ доставлять до 6000 т. пуд. груза на желѣзную дорогу, но по свѣдѣніямъ Управленія Риги-Орловской ж. д.,—грузооборотъ между Велижемъ и Витебскомъ, не считая лѣса, всего 3300 вагоновъ или около 2000 тыс. пудовъ.

Принимая во вниманіе, что проектируемый путь пошелъ бы параллельно судоходной рѣкѣ Западной Двинѣ, которая свои лѣсные грузы не отдала бы желѣзной дорогѣ, а также и то, что, несмотря на существованіе такого пути сообщенія, какъ судоходная рѣка, городъ Велижъ не развилъ значительнаго грузооборота, просимый подъѣздной путь слѣдуетъ отнести во вторую очередь.

4) Подъѣздной путь отъ села Ремешекъ до станціи Тверь Николаевской ж. д. протяженіемъ 33 версты.

Согласно статистическо-экономическаго изслѣдованія Тверского губ. земства (въ 1910 г.), изъ Бѣжецкаго уѣзда идетъ въ Тверь 255 тыс. п. разныхъ грузовъ, а изъ Тверского въ Бѣжецкій 714 т. п. и, кромѣ того, изъ сосѣднихъ уѣздовъ на Тверь идетъ около 700 т. п.

Въ виду того, что грузооборотъ этого пути, несмотря на существованіе шоссейнаго тракта не достигаетъ и 2000 т. п., путь этотъ относится во вторую очередь.

5) Подъѣздной путь отъ деревни Некрасино до станціи Клинь Николаевской ж. д., протяженіемъ 9 верстъ.

Этотъ путь долженъ соединить съ желѣзнодорожной сѣтью Высоковскую мануфактуру. Грузооборотъ одной этой мануфактуры достигаетъ 650 тыс. пуд. цѣнныхъ грузовъ. Кромѣ того можно ожидать отъ 1000 до 2000 тыс. пуд. лѣсныхъ отправокъ. Принимая во вниманіе, что грузооборотъ все же является очень ограниченнымъ и что въ пути заинтересована одна Высоковская мануфактура, сооруженіе этой вѣтви слѣдуетъ поставить въ зависимость отъ размѣра денежныхъ воспоособленій, которыя на это дѣло можетъ дать Высоковская мануфактура. По полученнымъ свѣдѣніямъ, Товариществомъ уже производятся изысканія и имъ предполагается строить эту вѣтвь на условіяхъ постройки Осиповичской вѣтви.

6) Подъездной путь отъ гор. Дисны до ст. Берковичи Риго-Орлов. ж. д. длиною 12 вер.

Гор. Дисна съ 7307 жителей въ 1910 отправилъ разныхъ грузовъ на ст. Берковичи Риго-Орловской ж. д. 1179 т. п. и получилъ 438 т. п. Городъ обѣщаетъ безвозмездно землю подъ станцію и нѣкоторые строительные матеріалы.

7) Подъездной путь отъ Устюжны до Бабаева или отъ Везьегонска до Суды—см. выше въ путяхъ 1-й очереди.

Итого путей второй очереди: 362 версты.

Къ путямъ *третьей* категоріи относятся пути, рассмотрѣніе которыхъ по *существу* по разнымъ причинамъ не производилось.

Всѣ такіе пути и относящіяся къ нимъ ходатайства распадаются на слѣдующія группы:

А) Ходатайства, по коимъ сужденіе отложено до представленія дополнительныхъ данныхъ:

1) Бѣлозерскъ-Череповецъ (Сѣв.) 2. Кологривъ—Никола Полома или Кологривъ-Мантурово или Кологривъ-Нея (Сѣв.). 3. Кирилловъ-Кипѣлово (Сѣв.). 4. Солигаличъ-Буй (Сѣв.). 5. Рогнедино-Дубровка (Риго-Орл.). 6. Вердеръ-Ризенбергъ (Сѣв.Зап.). 7. Черное-Везенбергъ (Сѣв.Зап.). 8. Оберпаленъ-Лайсгольмъ (Сѣв.-Зап.). 9. Черна-Лайсгольмъ (Сѣв.-Зап.). 10. Кіинская волость-Бабаево (Сѣв.).

Б) Ходатайства, которыя не обсуждались въ виду отсутствія или необоснованности экономическихъ данныхъ:

1. Погость-Озерово-Ефимовская (Сѣв.). 2. Погость Озеро-Пикалево (Сѣв.). 3. Богородское-Шабалино (Сѣв.). 4. Мстиславль-Починокъ (Р.-Орл.). 5. Климовичи-Могилевъ (Риго-Орл.), 5. Сѣнно-Богушевская (Р.-Орл.). 7. Хиславичи-Энгельгардтовская (Р.-Орл.). 8. Лепель-Полоцкъ (Р.-Орл.). 9. Кромы-Нарышкино (Р.-Орл.). 10. Жиздра-Карачевъ (Р.-Орл.) 11. Дмитровскъ-Карачевъ (Р.-Орл.). 12. Освей-Бальбино (Р.-Орл.) 13. Куженкино-Бологое (Ник.). 14. Вельцо-Баталино (Ник.). 15. с. Куженкино—ст. Куженкино (Ник.) 16. Кузнечково-Фирово или Кострубля-Фирово (Ник.). 17. Новоржевъ-Островъ или Новоржевъ-Пыталово (Сѣв.-Зап.) 18. Макарьевъ-Мантурово (Сѣв.). 19. Чаусы-Могилевъ (Р.-Орл.). 20. Холмъ-Торопецъ (Ник.). 21. Орловъ Оричи (Сѣв.). 22. Порѣчье-Рудня (Р.-Орл.). 23. Дятлово-В. Волочекъ (Ник.). 24. Кувшиново-В.-Волочекъ (Ник.). 25. Коневе-Спирово (Ник.)

В) Ходатайства, которыя не обсуждались, такъ какъ касались магистральныхъ, а не подъездныхъ путей:

1. Каргополь-Кирилловъ-Кипѣлово. 2. Кинешма-Макарьевъ-Мантурово. 3. Клинцы-Чаусы-Могилевъ. 4. Климовичи-Мстиславль-Починокъ. 5. Двинскъ-Баускъ-Митава или Калкуны-Баускъ-Митава. 6. Рѣжица-Альтшваненбургъ или Рѣжица-Стомерзе. 7. Обдорскъ-Рыбинскъ.

Г) *Ходатайства, которыя не обсуждались, такъ какъ подъѣздные пути проектировались къ станціямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.*

1. Котлованъ-Удомля. 2. Дятлово-Удомля. 3. Смердынъ-Брусово. 4. Козлово-Брусово. 5. Рамешка-Бѣжець. 6. Риза-Волоколамскъ. 7. Бѣлый-Ржевъ. 8. Холмъ-Сушево или Холмъ-Дѣдовичи. 9. Демянскъ-Лычково. 10. Молога-Харино. 11. Мышкинъ-Волга. 12. Яжембиць-Дворецъ. 13. Новоржевъ-Сушево или Новоржевъ-Чихачево. 14. Устюжна-Красный Холмъ. 15. Сасмакенъ-Газенпотъ.

Д) *Ходатайства, не встрѣтившія сочувствія въ виду того, что проектируемые подъѣздные пути должны отвлечь грузъ отъ существующихъ подъѣздныхъ путей.*

1. Сита-Стомерзе (Лифл. п. пут. и Сѣв.Зап. ж. д.). 2. Мариенбургъ-Верро (Лифл. п. пут. и Сѣв.-Зап. ж. д.). 3. Юрьевъ-Верро (Сѣв.-Зап.). 4. Митава-Газенпотъ.

Въ приложеніи къ сему докладу указаны подробности, относящіяся къ каждому изъ подъѣздныхъ путей, по которымъ поступили ходатайства. Всѣ эти пути нанесены также на прилагаемой къ сему докладу схематической картѣ.

Вышеизложенное Управленіе Дѣлами докладываетъ на обсужденіе Комитета.

Приложеніе къ докладу
Управленія Дѣлами:

„О сооруженіи подъѣздныхъ
путей“.

П Е Р Е Ч Е Н Ъ

ходатайствъ о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ
дорогамъ С.-Петербургскаго раіона.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбуди- ші ходатайства.	Дорога прины- канія подъѣздн. пути.	Названіе подь- ѣздного пути.	Направленіе подьѣздн. пути и протяженіе его.	Объщашемыя воспособленія на сооружеиіе пути.
1	2	3	4	5	6
1	Устюженскія: 1) Земская и 2) Городская Управы.	С ѣ в е р н ы я (О б у х о в о - В я т к а) ж е л ѣ з н . д о р о г и .	Устюжна: 1) — Сіучь или 2) Ба- баево. (Земство только на Сіучь).	г. Устюжна:—сел. Орель— Мережа—Котово—ст. Сіучь 1) 50—54 вер. 2) 62 вер.	50 т. р. и про- изводство изы- скапій за свой счетъ.
2	1) Череповецкая Уѣз. Зем. Упр., 2) Весьегонская Гор- род. Управа.		Весьегонскъ — Суда.	г. Весьегонскъ—с. Ваучь— с. Игнатьево или Николо- Раменья—село Карпово— с. Улома—ст. Суда.—Весье- гонская Гор. Упр. проситъ через д. Клопузово. Около 56 вер.	Земля подь по- лотно.
3	Бѣлозерскія: 1) Земская и 2) Городская Управы, 3) Че- реповецкая Уѣзд. Зем. Упр. 4) Новгор. Губернская.		Бѣлозерскъ—Че- реповецъ.	г. Бѣлозерскъ—с. Ерги— Ильина Гора — Азадское озеро—г. Череповецъ. 100 в.	Земля, песокъ, глина и дикій камень во мно- гихъ имѣніяхъ.
4	Бѣлозерская Уѣз. Зем. Управ.		Кіинская вол.— Бабаево.	Кіинская волость — село Борисово—с. Сорки—ст. Ба- баево 75—80 вер.	Земля, песокъ, камень и глина во многихъ имѣ- ніяхъ.
5	Кологривская Уѣз. Зем. Управ.		Кологривъ:—1) Николо Полома или 2) Манту- рово или 3) Нея.	1) г. Кологривъ—пос. Пар- феньево—ст. Ник. Полома— 2) г. Кологривъ—с. Спас- ское—с. Пищи—д. Чижма— ст. Мантурово. 1) 86 вер. 2) 80 вер. 3) данныхъ нѣтъ.	10 т. р.

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборот под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Петербургскаго Поряон. Ком.
Главные населенные пункты и число жителей	Торгово-пром. заведенія	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
г. Устюжна 5-6 т. ж.	8 промыш. завед. 3 фабр. и завод. (Ректификап. заводъ Кокковцева, 5 винокур. заводовъ.	70 т. ведеръ водки.	По ввозу 1040 т. п. (900 т. п. хлѣбныхъ грузовъ). По вывозу—705 т. п. п 6000 т. янць. Итого около 2000 т. п., кромѣ того лѣсные грузы.	Въ зависимости отъ результатовъ изысканій линій: 1) Весьегонскъ — Суда и 2) Устюжна — Бабаево, одна — изъ этихъ линій д. б. осуществлена въ 1-ую очередь, а другая во вторую.
г. Весьегонскъ 3.500-3.700 жит.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	По ввозу—2160 т. п. (2000 п. хлѣб. груз.). По вывозу—690 т. п. п до 8000 т. янць. Итого около 3000 т. п. Кромѣ того лѣсные грузы.	
Данныхъ нѣтъ.	2 картонныхъ фабр. Милославскаго и Неворотица, 2 лѣсопильн. завод. Громова, 1 Полежаева и 1 Удѣльн. вѣдом. 1 казен. винный складъ.	Обор. 300 т. р. 5 м. р. 700 т. р.	По Маринской сист. Привозъ 2 м. п.: муки ржан.—1 м. п. сахару . . . 467 т. п. овса . . . 300 » » гвоздей . . . 200 » » Вывозъ: дрова—40 м. п. рыба 300 т. п. пзвестъ—200 т. п. кора древесн. 100 т. п. Всего 40575 т. п. Весь грузооборотъ 42575 т. п. предполагается по подѣзд. пути— 30 мил. п.	Заключеніе откладывается до полученія отъ заинтересованныхъ учреждений результатовъ подробнаго экономическаго изслѣдованія района, прилегающаго къ линіи.
—	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Привозъ 1½—2 м. п. Вывозъ: удобрит. туки 300—350 т. п. лѣсные матер. 20 м. п.	
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	1) вывозъ —3 м. п. ввозъ —1 м. п. 2) вывозъ 5 м. п. ввозъ —700 т. п. 3) данныхъ нѣтъ.	Заключеніе отложено до полученія отъ Земства дополнительныхъ данныхъ.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбудившія ходатайства.	Дорога, примыканія подъѣзди, пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзди, пути и протяженіе его.	Объемамыя воспособленія на сооруженіе пути.
1	2	3	4	5	6
6	Кирилловская Уѣз. Зем. Управ.	С ѣ в е р н ы я (О б о у х о в о - В я т к а) ж е л ѣ з н. д о р о г и.	Каргополь — Ки- пѣлово.	гор. Каргополь — гор. Кирил- ловъ — ст. Кипѣлово 275 вер.	Данныхъ нѣтъ.
7	Орловская, (Вятской губ.) Город. Упр.		Орловъ — Орчи.	гор. Орловъ — с. Спасо-Та- лицкое — ст. Орчи. 22 вер.	—
8	Макарьевская Уѣз. Зем. Упр.		Кинешма — Ман- турово.	ст. Кинешма — гор. Мака- рьевъ — ст. Мантурово 185. вер.	—
9	Тихвинская Уѣз. Зем. Упр.		Погость Озеро- во — Ефимовская.	Направленіе не указано около 30 вер.	—
10	—		Погость Озеро- во — Пикалево.	Направленіе не указано около 17 вер.	—
11	Котельничская Уѣз. Зем. Упр.		Богородское — Шабалино.	Направленіе не указано 1½ — 2 вер.	—
12	Солгаличская Уѣз. Зем. Упр.		Солгаличъ — Буй.	Направленіе не указано 75 вер.	—
13	Климовичскій город. ста- роста.		Клиницы — Моги- левъ.	ст. Клиницы (Полѣс. ж. д.) — г. Климовичи — г. Чериковъ — г. Чаусы — ст. Могилевъ — разст. не указано.	—
14	Управляющей Акциз. Сбор. Могилев. губ.		Мстиславль — По- чинокъ.	г. Мстиславль — г. Хислави- чи — ст. Починокъ 60 вер.	—
15	" "		Климовичи — Мстиславль.	Направленіе не указано 55 вер.	—
16	" "		Климовичи — Мо- гилевъ.	г. Климовичи — г. Кричевъ — г. Чериковъ — ст. Могилевъ 125 вер.	—

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборотъ под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пераіон. Ком.
Главные населенные пункты и число жителей	Торгово-пром. заведенія	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
г. Кирилловъ 4,5 т. ж.	Лѣсопильничій паровой заводъ Невротина. Картонная паровая фабрика	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ	Совѣщаніе обсуждало ходатай- ство въ части: отъ г. Кириллова къ ст. Кипѣлово, т. к. все хода- тайство касается цѣлой маги- страли, а не под. пути. Заклю- ченіе отложено до полученія до- полнительныхъ данныхъ.
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	—	Отправл. — 70 т. п. Прибытіе — 200 т. п.	Вслѣдствіе необоснованности грузооборота ходатайство не об- суждалось.
—	—	—	Данныхъ нѣтъ.	Ходатайство касается цѣлой магистрали, посему Совѣщаніе его и не обсуждало.
—	3 стеклян. заво- да, 1 писчебум. фабрика.	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ о предполагаемомъ грузооборотѣ, Совѣщаніе ходатайства не об- суждало.
—	1 мукомольно-лѣ- сопильный завод.	—	—	Тоже.
—	Данныхъ нѣтъ.	—	—	Тоже.
—	—	—	Вывозъ: лѣсъ 25 м. п. Известь 200 т. п. Ввозъ 2½ милл. п.	Заключеніе отложено до полу- ченія отъ Земства дополнитель- ныхъ данныхъ.
—	—	—	Данныхъ нѣтъ.	Въ виду того, что ходатайство касается цѣлой магистрали, Со- вѣщаніе его не обсуждало.
—	—	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ о грузооборотѣ, Совѣщаніе хода- тайства не обсуждало.
—	—	—	—	Ходатайство касается не под. пути, а потому не обсуждалось.
—	—	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ о грузооборотѣ, Совѣщаніе хода- тайства не обсуждало.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбужденія ходатайства.	Дорога примыканія подъѣзди. пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзди. пути и протяженіе его.	Общаяемая воспособленія на сооруженіе пути.
1	2	3	4	5	6
17	Управляющій Акциз. Сбор. Могилев. губ.		Сѣнно-Богушевская.	Направленія не указано 35 вер.	Данныхъ нѣтъ.
18	Рославльскія Уѣз. Зем. Упр.	а	Хиславичи—Энгельгардтовская.	г. Хиславичи—дер. Слобода—д. Шатиловка—с. Алексино—ст. Энгельгардтовская 28 вер.	—
19	1) Рославльскія Уѣз. Зем. Упр., 2) жители посада Рогнедино, 3) Брянскія Уѣз. Зем. Упр.	о	Рогнедино—Дубровка.	Черезъ 3 рѣчки 13 ³ / ₄ вер.	—
20	Порѣцкая Уѣз. Зем. Упр.	р	Порѣчье—Рудня	г. Порѣчье—д. Жиципы—м. Никулино—ст. Рудня около 50 вер.	Не будетъ.
21	1) Бытошевскій Горный заводъ В. К. Мельникова. 2) Брянскія Уѣз. Зем. Упр. 3) Фабрич. Инспек. Орлов. губ.	з	Бытошь—Жуковка.	1) Ст. Бытошь—д. Ивановичи—с. Бацкино—с. Фошня—ст. Жуковка, 2) ст. Бытошь—д. Петровскій Заводъ—д. Сельцо—д. Лебужицы—с. Фошня—ст. Жуковка. 1) около 40 вер. 2) данныхъ нѣтъ.	Безплатный отводъ земли, отпущенъ шпаль и телеграфныхъ столбовъ и безпроценти. ссуда 100 т. р.
22	Лепельскія Уѣз. Упр. по Дѣламъ Зем. Хозяйства.	ж	Лепель—Полоцкъ.	г. Лепель—м. Ушачь—м. Воронечь—ст. Полоцкъ 76 вер.	Данныхъ нѣтъ.
23	1) Велижская Город. Упр., 2) Велижская Уѣзд. Управ. по Дѣламъ Зем. Хозяйств. и 3) Рижскій Виржевой Комитетъ.	е	Велижъ—Витебскъ.	г. Велижъ—г. Суражъ—ст. Витебскъ 65—75 вер.	Земля въ г. Велижъ для станціи.
		л			
		и			
		о			
		р			
		р			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о			
		о		</	

Экономическ. описание района п. пути.			Предполагаемый грузооборот под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пораіон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жп- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Заключеніе отложено до полу- ченія отъ заинтересованныхъ учрежденій дополнительныхъ дан- ныхъ.
г. Порѣчье 7.500 ж.	Ни фабрикъ, ни заводовъ нѣтъ.	—	Около 2 милл. п.	Въ виду необоснованности пред- полагаемаго грузооборота, хода- тайство не обсуждалось.
Данныхъ нѣтъ.	Бытошевскій чу- гун. зав. Мель- никова.	—	На заводъ Мельни- кова поступленіе— 1 м. п. (руды, чугуна, сульфата и хлѣбн. продуктовъ). Отправленіе съ за- вода 3.600 т. п. чу- гун. пздѣлій, стекла и лѣса), а всего 4.600 т. п. и кромѣ того лѣсные грузы.	Осуществленіе признано не- обходимымъ и отнесено въ пер- вую очередь.
—	Данныхъ нѣтъ.	—	Данныхъ нѣтъ.	Въ виду необоснованности гру- зооборота, Совѣщаніе ходатайства не обсуждало.
—	9 кирпич. завод. 7 кожевен. завод.	Общее про- извод. 99.600 руб.	Вывозиться будетъ около 2.200 т. п. кляквы—180 т. п. овса—500 т. п. бревенъ—725 т. Привозиться будетъ около 4 милл. п. Рожь и пшеница 1.200 т. п., керосинъ, соль, скобы, чугуны— 500 т. п. По свѣд. Управлен. Р.-Ор. ж. д. грузо- оборотъ будетъ около 2 милл. п.	Осуществленіе признано не- обходимымъ, но отнесено во вторую очередь.

№№ по порядку.	Учреждения, возбужденія ходатайства.	Дорога примикающія подъѣзды, пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзды, пути и протяженіе его.	Общаемая воспособленія на сооруженіе пути.
1	2	3	4	5	6
24	Кромское Город. Упрощ. Общест. Упр.		Кромы—Нарышкино.	Направленіе не указано 27 вер.	Земля въ гор. Кромы для станціи.
25	Курляндское О-во Сельск. Хозяйств.	а	Двинскъ или Калкуны—Митава.	г. Двинскъ или г. Калкуны—м. Илдукстъ—м. Окнистъ—м. Бирзень—гор. Баускъ—ст. Митава. около 200 вер.	Данныхъ нѣтъ.
26	Рижскій Биржевой Комитетъ.	о	Баускъ—Рольбушъ или Баускъ—Торенсбергъ.	г. Баускъ—г. Экау—ст. Торенсбергъ или ст. Рольбушъ 70—50 вер.	—
27	Дисненское Город. Упрощ. Общест. Управл.	р	Дисна—Борковичи.	Направленіе не указано 12 вер.	Земля въ гор. Дисна для станціи и строительн. матеріалы.
28	Карачевская Уѣз. Зем. Упр.	о	Жиздра—Карачевъ.	Направленіе не указано около 70 вер.	Данныхъ нѣтъ.
29	—	ж	Дмитровскъ—Карачевъ.	Направленіе не указано около 60 вер.	—
30	Рижскій Биржевой Комитетъ.	а	Освей—Бальбиново.	м. Освей—Россица—ст. Бальбиново около 45 вер.	—
31	Холмская Уѣз. Зем. Упр.	я	Холмъ—Торопецъ.	г. Холмъ—с. Ельно с. Краснополець—ст. Торопецъ 80—90 вер.	—
32	Валдайская уѣз. Зем. Упр.	к	Куженкино—Бологос.	Направленіе не указано 15 вер.	—
33	" "	в	Вельцо—Баталино.	Село Вельцо—с. Жабны—ст. Баталино.	—
34	" "	о	село Куженкино, ст. Куженкино.	Направленіе не указано 4 вер.	—

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборотъ под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пораіон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жи- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Приближ. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Въ виду необоснованности гру- зооборота, Совѣщаніе ходатай- ства не обсуждало.
—	—	—	По даннымъ эконом. зап. къ изысканію Баускъ - Рольбушъ, для помѣщиковъ: экспортъ 2820 тыс. п. импортъ 477 т. п. для крестьянъ: экспортъ 2922 т. п. импортъ 190 т. п. импортъ ма- нуфактур. тов. 550 т. п., экспортъ нѣс- ного товара 4 мил. п. А всего грузооборотъ 11.145 т. п.	Все ходатайство касается цѣ- лой магистральной. Касаясь части его: Баускъ—Митава, Совѣщаніе отнесло въ первую очередь одну изъ линій „Баускъ — Митава“, „Баускъ — Торенсбергъ“ или „Баускъ—Рольбушъ“, въ зависи- мости отъ изысканій.
г. Дисна 7.307 ж.	—	—	Хлѣба, льна, льна п др. больше 1600 т. п. (въ 1910 г. прибыло въ Дисну 437 т. п., а отправ. 1179 т. п.).	Осуществленіе признано необ- ходимымъ, но отнесено во вто- рую очередь.
Данныхъ нѣтъ.	—	—	Данныхъ нѣтъ.	Въ виду отсутствія данныхъ о грузооборотѣ, Совѣщаніе хо- датайства не обсуждало.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
г. Холмъ 7 т. ж. с. Красно- полець.	—	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ заключенія не можетъ быть сдѣ- лано.
Данныхъ нѣтъ.	—	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ о грузооборотѣ, Совѣщаніе хо- да- тайства не обсуждало.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.

Экономическ. описаніе района и пути.			Предполагаемый грузооборотъ под путн.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пораіон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жи- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Т о ж е.
—	—	—	По заявленію инж. Чмутова можно ожи- дать лѣсн. грузовъ до 10 м. пуд. По заявл. Николаев. ж. д. можно ожидать пере- возокъ лѣса 2—3 м. пуд. въ годъ.	Осуществленіе признано необ- ходимымъ и отнесено въ первую очередь.
г. Крестцы.	По Торбинской л. Акц. О-во Вальд- гофъ владѣетъ лѣснымъ имѣ- ніемъ. По Окуловской л. фабрика писче- бумажная Т-ва Пассбургъ.	—	По Торбин. л. фир- мою Вальдгофъ бу- детъ отпр. 2.500— 3.500 т. п. древесины Кромѣ того разн. грузовъ для г. Кре- стцы до 500 т. п. и столько же сѣна, а всего 3.500—4.500 т. п. По Окулов. линіи грузооборотъ такой-же. По Боровенской ли- ніи данныхъ нѣтъ.	Осуществленіе одного изъ трехъ вариантовъ признано необхо- димымъ и отнесено въ 1-ую очередь.
гор. Корчева. 3 т. ж.	1) Фарфоровая фабр. Кузнецова. 2) Хрустальный зав. Дютруа. 3) Кожевен. заводъ Фомичева и Пан- филова, а всего 45 фабр. и зав.	1) 1.500 т. п.	Отправ. лѣса и дровъ до 720 т. п. торфа— 900 т. п. хлѣб. груз. до 1 м. п. прибытіе: около 400 т. пуд. изъ нихъ хлѣбныхъ — около 100 тыс. пуд. Итого грузооборотъ около 4 мил. пуд.	Осуществленіе признано необ- ходимымъ и отнесено въ первую очередь.
Данныхъ нѣтъ.	Товарищество Высоковской Ма- нуфактуры.	650 т. п. цѣн- ныхъ грузовъ.	Отъ 1 м. до 2. мил. лѣсныхъ грузовъ и 650 т. п. цѣнныхъ грузовъ.	Осуществленіе возможно только при условіи, что главнѣйшую долю стоимости пути возьметъ на себя Высоковская Мануфак- тура. Совѣщаніе отнесло его во вторую очередь.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбужденія ходатайства.	Дорога, примыканія подъѣзди. пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзди. пути и протяженіе его.	Общаясья воспособленія на сооружеііе пути.
1	2	3	4	5	6
40	Вышневолоцкая Уѣдная Зем. Управа.	Н и к о л а е в с к а я и С ѣ в е р о - З а п а д н ы я ж е л . д о р о г и .	Котлованъ—Кувшиново.	гор. Котлованъ—ст. Удомля М.-В.-Р. ст. Вышній Волочекъ Никол.—с. Спасъ Ясеповичи—сел.Кувшиново около 125 вер.	Данныхъ нѣтъ.
41	" "		Смердынь—Спирово.	Село Смердынь—дер. Макарово--ст.Брусово М.-В.-Р.—село Козлово—ст. Спирово, около 95 вер.	—
42	Вѣжецкая Уѣд. Зем. Упр.		Вѣжецкъ—Тверь.	ст. Вѣжецкъ — М.-В.-Р.—с. Моркины Горы — Заглинѣе — Рамешко — За столбье — Купалино — ст. Тверь 120 вер.	—
43	Нарвская Город. Управа.		Усть-Нарова—Нарва.	Кур. Гунгербургъ—им. Малая Сольдина—д. Венскюль—д. Рига—д. Куттеркуль—ст. Нарва 12 вер.	Земля для отчужденія подъ полотно, песокъ и плита изъ гор. Нарвы.

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборот под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Петербургскаго Пораіон. Ком.
Главные населенные пункты и число жителей.	Торгово-пром. заведенія.	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
Данныхъ нѣтъ.	Крахмальный заводъ «Слонъ» на линіи Кувшиново-Вышній Волочекъ.	Производство—110.530 пуд., а потребленіе 140 т. п. сырья.	Наличій Кувшиново-Вышній Волочекъ около 1.100 т. п.	Ходатайство касается цѣлой магистральной и раздѣлено Совѣщаніемъ на 4 под. пути: 1) Котлованг—Удомля. 2) Дятлово—Удомля, 3) Дятлово—Вышній-Волочекъ и 4) Кувшиново—Вышній-Волочекъ. Первый и второй пути, какъ проектируемые къ частной М.-В.-Рыб. ж. д., а третій и четвертый, какъ необоснованные грузооборотомъ, не обсуждались.
—	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Ходатайство касается цѣлой магистральной и раздѣлено Совѣщаніемъ на 3 под. пути: Смердынь—Брусово; 2) Козловъ—Брусово и 3) Козловъ—Спирово. Первый и второй, какъ проектируемые под. пути къ частной М.-В.-Рыб. ж. д., а третій, какъ необоснованный грузооборотомъ, не обсуждались.
—	Стекольный заводъ Сидоренко.	50.100 п.	Около 2 м. п. разпыхъ грузовъ.	Ходатайство касается линіи, составляющей соединеніе (отъ дерев. Рамешка) двухъ под. путей: одного къ частной М.-В.-Р. ж. д., а другого къ Николаевской ж. д., посему первый не обсуждался, а второй (54 в.) отнесенъ во вторую очередь, въ виду малаго грузооборота.
г. Нарва 20 т. ж. кур. Гунгербургъ и Шмецке, лѣтомъ до 8 т. ж.	1) Спичечная фабрика Гюне. 2) Фанерная фаб. Кочнева.	Грузооборотъ Нарв. порта въ 1910 г. около 9.900 т. п. Привозъ 1.650 т. п., вывозъ 8.200 т. п. Привозъ: камень, уголь, коксъ; вывозъ—лѣсъ.	Около 3 м. п.	Осуществленіе признано необходимымъ и отнесено въ первую очередь.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбужденія ходатайства.	Дорога прирѣзаніи подъѣзди. пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзди. пути и протяженіе его.	Общественныя воспособленія на сооруженіе пути.
1	2	3	3	5	6
44	Нарвская Город. Управа.	С ѣ в е р о - в о с т о ч н ы м ѣ з д о р о ж н ы м	Кулга--Нарва.	Прист. Кулга--Кренгольтская мануфактура ст. Нарва 3 вер.	Земля для отчужденія подъ полотно, песокъ и шпита изъ гор. Нарва.
45	Гдовскій городской староста.		Гдовъ--Нарва.	гор. Гдовъ д. Добручъ--с. Кунково--Грязево--Поля--Низы--ст. Нарва 73 в.	г. Гдовъ даетъ подъ вокзалъ землю и камень, песокъ и глину для станціи.
46	Членъ СШБ. Пор. Комитета Ф. Ю. Шодендеръ.		Вердеръ--Ризенбергъ.	Прист. Вердеръ--им. Карузенъ--Леаль--Ванамойсь--Фикель--Мерьзма--Руссаль--ст. Ризенбергъ 80 в.	Земля подъ полотно въ нѣкоторыхъ имѣніяхъ.
47	" "		Черное--Везенбергъ.	дер. Черное им. Ульви--Веннеферъ--Пастферъ--Мюнкенгофъ--Руйль--Куркюль--Форель--Меддерсъ--ст. Везенбергъ 63 вер.	Земля подъ полотно въ нѣкоторыхъ имѣніяхъ и материалы (камень, песокъ, хворостъ).
48	Витебскій Губернаторъ.		Рѣжица--Альтшвапенбургъ или Стомерзе.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.
49	1) Новоржевская Город. Управа, 2) Новоржевская Уѣз. Зем. Управа.	1) Новоржевъ--Островъ (или Пыталово), 2) (или къ ст. Сушево или Чихачево М. В. Р.).	гор. Новоржевъ--с. Святыя Горы--ст. Островъ около 80 вер.	Земля для станціи въ гор. Новоржевѣ.	

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборот под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пораіон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жи- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Прибли- оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
г. Нарва 20 т. ж. пр. Кулга.	Кенгольмская бу- маго-прядильная мануфактура.	Грузооборотъ пристани Кул- га въ 1910 г. около 410.640 пуд. (доски). Грузооборотъ мануфак. 2.500 т. п.	Около 3 м. п.	Осуществленіе признано необ- ходимымъ и отнесено въ первую очередь.
г. Гдовъ—4 т. ж. г. Нарва— 20 т. ж.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	6 мил. пуд.; дѣса и дровъ будетъ выво- зится около 2 м. п. извести 1 м. пуд., яблокъ 400 т. пуд., скота 200 т. п.	Осуществленіе признано необ- ходимымъ; но въ виду того, что этотъ под. путь входитъ въ районъ предполагаемой желѣзнодорож- ной линіи Орель — Нарва, отпе- сено во вторую очередь.
Данныхъ нѣтъ.	10 заводовъ кир- пичныхъ и 9 ви- нокуренныхъ.	—	9 милл. пудовъ.	Заключеніе отложено до пред- ставленія болѣе обоснованныхъ данныхъ.
—	4 кирпичныхъ завода, 2 пиво- вар. завода 15 винокурен. и из- вестково-кирпич- ный заводъ въ им. Форель.	Заводъ въ имѣн. Форель 500 т. п.	8 мил. пудовъ.	Т о ж с.
—	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Просимая линія представляетъ собою соединеніе двухъ под. пу- тей: 1) къ линіи частнаго Обще- ства Лифляндскихъ под. путей, а другой къ Сѣверо-Западн. ж. д. Кромѣ того нѣтъ никакихъ дан- ныхъ о предполагаемомъ грузо- оборотѣ. Посему ходатайство не обсуждалось.
гор. Новор- жевъ 4 т. ж.	—	—	—	Въ виду отсутствія данныхъ о грузооборотѣ, ходатайство не обсуждалось.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбуди- шія ходатайства.	Дорога приня- тая подъѣзди. пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзди. пути и протяженіе его.	Объясненія воспособленія на сооруженіе пути.
1	2	3	4	5	6
50	Опочецкая Уѣз. Земск. Управа.	и.	Поворжевъ— Корсовка.	гор. Новоржевъ—с. Святыя Горы (Таболенець)—гор. Опочка—пригор. Красное —ст. Корсовка 115,5 вер.	Земля для вокза- ловъ въ городахъ и пригородахъ.
51	Управленіе Сѣверо-Запад. жел. дор.	ж.	Сита—Стомерзе.	Направленіе не указано 15 вер.	Данныхъ нѣтъ.
52	Императорское Лифлянд- ское Общепольное Эко- ном. Об-во.	я	Маріенбургъ— Верро.	Направленіе не указано 45 вер.	—
53	" "	а	Юрьевъ—Верро (съ вѣтвью въ Раппинъ).	Направленіе не указано 65 вер.	—
54	" "	р	Оберпаленъ— Лайсгольмъ.	Направленіе не указано около 25 вер.	—
55	" "	о	Черна—Лай- сгольмъ.	Данныхъ нѣтъ.	—
56	Русская Уѣз. Зем. Управа.	З.	Руза—Волоко- ламскъ.	г. Руза—с. Осташово— Спаское—ст. Волоколамск. 40—45 вер.	Д а н

Экономическ. описание района п. пути.			Предполагаемый грузооборот под пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Пораіон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жи- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Приблиз. оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
г. Опочка — около 7 т. ж., пригор. Крас- ное около 1.500 ж., мѣст. Св. Горы 550 ж.	1) 3 кожев. за- вода, 2) 1 тур- бино-строит., 3) 4 кирпичн. за- вода.	1) 646 т. р. 2) 65 т. р. 3) 30 т. р.	Теперь вывозъ (ленъ) 2.426 вагоп. привозъ (рожь) 2.907 ваг. въ годъ изъ уѣзда (изъ нихъ 1.630 в. съ хлѣ- бомъ). Всего болѣе 4 м. п.	Осуществленіе признапо необ- ходимымъ, но, въ виду предпола- гаемой постройкн магистралн Ревель-Вязьма, отнесено во вто- рую очередь, въ зависимости отъ разрѣшенія вопроса о постройкѣ магистральной линіи.
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Въ виду возможнаго отвлеченія грузовъ отъ Лифляндскихъ под- путей, ходатайство не обсужда- лось.
—	—	—	—	Ходатайство касается района, питающаго Лифляндскіе под. пути. и осуществленіе его, какъ отвле- кающее грузы отъ Об-ва Лифлянд- скихъ под. путей, Совѣщаніемъ не поддержано, кромѣ того нѣтъ ни- какихъ данныхъ о грузооборотѣ.
—	—	—	—	Ходатайство отклонено по вы- шеуказанной причинѣ, а также и потому, что просимая линія на- ходится въ районѣ проектируемой магистралн Вязьма-Ревель.
—	—	—	—	Обсужденіе отложено до пред- ставленія дополнительныхъ дан- ныхъ, по просьбѣ представителя Лифляндскаго Экономическаго Об-ва.
—	—	—	—	Т о ж е.
н и я	н е п р о	в ѣ р я	л и с ь.	Ходатайство не обсуждалось въ виду отзыва Правленія М.-В.- Рыбинской ж. д., что Общество, по финансовымъ соображеніямъ, не признаетъ своевременной по- стройку под. путей къ своимъ станціямъ, за счетъ Общества.

№№ по порядку.	Учрежденія, возбудившія ходатайства.	Дорога, примыкающія подъѣзды, пути.	Названіе под. пути.	Направленіе подъѣзды, пути и протяженіе его.	Объщественныя воспомощенія на сооруженіе пути.
1	2	3	4	5	6
57	Вѣльская Город. Управа.	Дорога примыкающія подъѣзды, пути. Рыбинская ж. д. ор. Виндавско-Рыбинская ж. д. ор. Московско-Виндавско-Рыбинская ж. д. ор. Газепот. п. л.	Вѣлый—Ржевъ.	гор. Вѣлый—с. Егорье—Городокъ—ст. Ржевъ 120 в.	данныхъ нѣтъ.
58	1) Холмская Уѣзд. Земск. и 2) Город. Управ.		1) Холмъ — Сушцево.—2) Холмъ —Дѣдовичи.	1) г. Холмъ—с. Дунаево—Хлавичи—Цевло—ст. Сушцево 80—85 в.) г. Холмъ—гор. Новоржевъ—ст. Сушцево (или Дѣдовичи) около 70 вер.	—
59	Демянская Уѣзд. Земск. Управа.		Демянскъ—Лычково.	Направленіе не указано 30 вер.	—
60	Мологская Уѣзд. Земск. Управа.		Молога - Харино.	Данныхъ нѣтъ.	—
61	Мышкинскій Город. Староста.		Мышкинъ — Волга.	Направленіе не указано 19 вер.	—
62	Валдайская Уѣзд. Земск. Управа.		Яжебницъ - Дворецъ.	Направленіе не указано 11 вер.	—
63	1) Устюженское Городское Общест. Управ., 2) Устюженское Уѣзд. Зем. Упр.		Устюжна—Красный Холмъ.	Направленіе не указано 100 вер.	—
64	Солигаличская Город. Управа.		Обдорскъ—Рыбинскъ.	Данныхъ нѣтъ.	—
65	Курляндское Об-во Сельск. Хозяйства.		Митава—Газепоть.	гор. Митава—м. Доблень—м. Фраценбургъ—ст. Газепоть 120—125 вер.	—
66	" "		Сасмакень—Газепоть.	м. Сасмакень — м. Тальсенъ—ст. Стенденъ М.-В.-Р.—гор. Гольдингенъ—ст. Газепоть 95—100 вер.	—

Экономическ. описаніе района п. пути.			Предполагаемый грузооборотъ под. пути.	Заключенія Совѣщанія при Управленіи дѣлами С.-Пе- тербургскаго Поряон. Ком.
Главные на- селенные пункты и число жи- телей.	Торгово-пром. заведенія.	Прибли- оборотъ фабрикъ и завод.		
7	8	9	10	11
Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Данныхъ нѣтъ.	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Т о ж е.
—	—	—	—	Ходагайство не обсуждалось, такъ какъ касается под. пути къ частной ж. д. (Либаво-Газен- потскому п. пути).
—	—	—	—	Т о ж е.

Московскій Пораіонный Комитетъ.

М. П. С.

МОСКОВСКИЙ
ПОРАЙОННЫЙ КОМИТЕТЪ. Г. Управляющему дѣлами ВЫСОЧАЙШЕ
КАНЦЕЛЯРІЯ. учрежденной Особой Высшей Комиссіи для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Сентября 30 дня 1911 года.

№ 2285.

2 приложенія.

Ссылаясь на отношеніе Ваше отъ 23 декабря 1910 г. за № 3020, имѣю честь препроводить копию представленія моего отъ 30 сего сентября за № 2284 въ Центральный Комитетъ по вопросу о сооруженіи подъѣздного пути отъ г. Дорогобужа Смоленской губ. до ст. Дорогобужь М.-Брестской ж. д. и относящуюся къ этому вопросу выписку изъ журнала XVI сессіи Московскаго Пораіоннаго Комитета.

Предсѣдатель Комитета (подпись).

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

М. П. С.

МОСКОВСКИЙ
ПОРАЙОННЫЙ КОМИТЕТЪ. Въ Центральный Комитетъ по регу-
КАНЦЕЛЯРІЯ. лированію массовыхъ перевозокъ грузовъ.

Сентября 30 дня 1911 г.

№ 2284.

Съ приложеніями.

Согласно распоряженію Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, сообщенному мнѣ въ письмѣ Управляющаго дѣлами сей Комиссіи отъ 23 декабря 1910 г. за № 3020, мною былъ, между прочимъ, внесенъ на разсмотрѣніе XVI сессіи Московскаго Пораіоннаго Комитета докладъ о сооруженіи подъѣздного пути отъ г. Дорогобужа Смоленской губ. до ст. Дорогобужь.

Выписку изъ журнала означенной сессіи, относящуюся къ вопросу о проведеніи названнаго подъѣзднаго пути, имѣю честь препроводить въ Центральный Комитетъ и доложить, что матеріалы по этому дѣлу содержатся въ журналѣ Управленія дѣлами № 81, представленномъ въ Центральный Комитетъ 17-го августа сего года за № 1998.

Предсѣдатель Комитета (подпись).

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

В Ы П И С К А

изъ журнала XVI сессіи Комитета отъ 25 августа 1911 г.

Вопросъ 8-й. *О сооруженіи подъѣзднаго пути отъ г. Дорогобужа Смоленской губ. къ ст. Дорогобужъ М.-Брестской ж. д.*

Предсѣдатель ознакомилъ членовъ Комитета съ фактическимъ матеріаломъ, содержащимся въ докладѣ по этому вопросу, приложенномъ къ журналу Управленія дѣлами за № 81, и доложилъ заключеніе Управленія дѣлами, послѣ чего слово взялъ представитель М.-Брестской ж. д. Л. Л. Керсновскій. Отмѣтивъ сочувственное отношеніе къ проведенію означеннаго подъѣзднаго пути со стороны Начальника М.-Брестской ж. д., который изложилъ свои соображенія относительно него въ особомъ докладѣ, направленномъ въ Высшую Комиссію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, Л. Л. Керсновскій, вмѣстѣ съ тѣмъ, просилъ Комитетъ не упустить изъ виду одного обстоятельства. Въ то время какъ техническія изысканія Дорогобужскаго подъѣзднаго пути были произведены очень обстоятельно, нельзя сказать того же съ полной увѣренностью относительно данныхъ экономическаго обслѣдованія, произведеннаго земствомъ, и Начальникъ М.-Брестской ж. д. въ заключительной части упомянутого своего доклада счелъ нужнымъ отмѣтить необходимость подробныхъ коммерческихъ изысканій для провѣрки, дополненія и подкрѣпленія данныхъ, представленныхъ земствомъ.

Членъ Комитета отъ Саратовскаго губернскаго земства Н. Л. Ружичка-де-Розенвертъ заявилъ, что онъ всецѣло поддерживает ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи Дорогобужскаго подъѣзднаго пути, но вмѣстѣ съ тѣмъ, въ интересахъ успѣха дѣла, считаетъ долгомъ отмѣтить не только крупные плюсы доложеннаго проекта, но и сравнительно немногіе минусы. Обративъ вниманіе Комитета на то обстоятельство, что для осуществленія подъѣздныхъ путей вовсе не требуется, чтобы они приносили доходъ сами по себѣ, такъ какъ оправданіе ихъ надо искать въ выгодахъ магистралей, по отношенію

къ которымъ они играютъ роль питательныхъ вѣтвей, Н. Л. Ружичка-де-Розенвертъ указалъ, что эти выгоды въ проектѣ Дорогобужскаго пути исчислены очень скромно. Въ связи съ низкимъ тарифомъ, взятымъ въ проектѣ, это создаетъ для него большой „запасъ прочности“. Къ тому же „запасу прочности“ ораторъ отнесъ опредѣленные въ проектѣ 9% роста и погашенія капитала, тогда какъ правильнѣе было бы опредѣлить этотъ % въ $5\frac{1}{2}$ —6. Къ минусамъ проекта надо отнести низкую расцѣнку стоимости сооруженія 1 версты пути, безъ подвижнаго состава. Въмѣсто 24 тысячъ рублей ее слѣдовало опредѣлить въ 40 тысячъ рублей. Далѣе, надо отмѣтить отсутствіе въ проектѣ указанія на ту категорію расходовъ, которая мало зависитъ отъ пробѣга, но зависитъ отъ движенія и должна быть исчислена нѣсколько выше 1 тысячи на версту. Нужно признать, наконецъ, лишнимъ значенія предложеніе Дорогобужскаго земства о предоставленіи подъ полотно дороги земскаго тракта, ибо трактъ не составляетъ частной собственности земства и отчуждать его по дарственной крѣпости нельзя. Всѣ эти минусы, однако, съ избыткомъ покрываются упомянутыми выше плюсами.

Возражая Л. Л. Керсновскому и Н. Л. Ружичкѣ-де-Розенверту, членъ Комитета отъ О-ва сельскаго хозяйства Н. С. Котиковъ привелъ рядъ фактическихъ данныхъ въ подтвержденіе того, что если земское обоснованіе экономической стороны проекта грѣшитъ чѣмъ либо, то пробѣлами и преуменьшеніями, а не преувеличеніями. Въ проектѣ, напр., указанъ въ районѣ подъѣздного пути 1 винокуренный заводъ, тогда какъ ихъ тамъ три. Что касается тракта, предоставляемаго подъ линію желѣзной дороги, то онъ составляетъ именно частную собственность Дорогобужскаго земства, располагающаго купчею крѣпостью на занимаемую трактомъ полосу, которая, нужно отмѣтить, почти на всемъ протяженіи пролегаетъ по водораздѣлу, вслѣдствіе чего оказывается почти горизонтальной, т. е. особенно благоприятной для постройки на ней желѣзнодорожной линіи.

Въ дополненіе къ этимъ разъясненіямъ, представитель отъ Смоленскаго губернскаго земства В. П. Муромцевъ указалъ, что стоимость 1 версты пути, опредѣленная въ 24 тыс. рублей, является въ данномъ случаѣ отнюдь не преуменьшенной. Въ подтвержденіе этого, онъ сослался на цѣлый рядъ подробно составленныхъ смѣтъ по разнымъ работамъ для проектируемой линіи. Выразивъ затѣмъ глубокую благодарность Начальнику М.-Брестской ж. д. за сочувствіе и поддержку земскаго начинанія по проведенію Дорогобужскаго подъѣздного пути, В. П. Муромцевъ просилъ Комитетъ, съ своей стороны, поддержать это начинаніе, возбудивъ ходатайство о включеніи названнаго пути

въ 1-ю очередь и о скорѣйшемъ ассигнованіи средствъ на производство окончательныхъ изысканій.

Послѣ этого Комитетъ единогласно постановилъ:

„Признавъ необходимость скорѣйшаго проведенія Дорогобужскаго подъѣздного пути, ходатайствовать о включеніи его въ первую очередь и ассигнованіи кредитовъ на дополнительныя изысканія съ такимъ расчетомъ, чтобы въ 1912 г. можно было приступить къ сооруженію названнаго пути“.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

М. П. С.

МОСКОВСКІЙ Г. Управляющему дѣлами Высочайше
ПОРАІОННЫЙ КОМИТЕТЪ учрежденной Комиссіи по изслѣдованію
КАНЦЕЛЯРІЯ. желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Октября 12 дня 1911 г.

№ 2356.

2 приложенія.

Вслѣдствіе отношенія отъ 6 октября 1911 г. за № 1603 г. имѣю честь увѣдомить, что вопросъ о проведеніи подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ дорогамъ, входящимъ въ районъ Московскаго Комитета, былъ предложенъ мною на заключеніе Управленія дѣлами въ засѣданіи 1-2 августа с. г. и заключеніе Управленія, въ копіи при семъ прилагаемое, было затѣмъ внесено, со всѣмъ производствомъ, на разсмотрѣніе XVI сессіи Московскаго Пораіоннаго Комитета, состоявшейся 23-25 того же августа.

Пораіонный Комитетъ, какъ изволите усмотрѣть изъ препровождаемой выписки изъ сего постановленія, не призналъ возможнымъ, по недостаточности данныхъ, придти къ окончательнымъ выводамъ о желательности, или предпочтительности, производства изысканій по проведенію того или иного изъ заявленныхъ путей и остановился на слѣдующемъ рѣшеніи:

„Не находя возможнымъ, по недостаточности данныхъ, опредѣ-

лить, какіе изъ проектируемыхъ подъѣздныхъ путей должны быть отнесены въ первую очередь, но признавая въ то же время крайнюю важность скорѣйшей постройки въ предѣлахъ Московскаго района подъѣздныхъ вѣтвей къ магистралямъ, просить Управленіе дѣлами озаботиться скорѣйшимъ истребованіемъ отъ подлежащихъ учрежденій необходимыхъ по этому вопросу матеріаловъ и уполномочить Управленіе дѣлами, рассмотрѣвъ эти матеріалы съ участіемъ тѣхъ членовъ Комитета, которые являются представителями отъ соответствующихъ мѣстностей, опредѣлить, о какихъ изъ проектируемыхъ подъѣздныхъ путей должны быть произведены изысканія въ ближайшую очередь.

На основаніи принятаго въ означенномъ порядкѣ рѣшенія, Управленію дѣлами надлежитъ дать дальнѣйшее направленіе соответственнымъ ходатайствамъ, въ интересахъ скорѣйшаго ассигнованія кредитовъ на изысканія“.

На основаніи этого постановленія канцелярія Пораіоннаго Комитета собираетъ въ настоящее время необходимые матеріалы и, по мѣрѣ ихъ поступленія, мною будутъ вносимы въ засѣданія Управленія дѣлами, а затѣмъ и въ пленарныя собранія Комитета доклады о тѣхъ или иныхъ подъѣздныхъ путяхъ. Общій списокъ ихъ включенъ въ упомянутое выше заключеніе Управленія дѣлами Комитета.

Къ изложенному считаю долгомъ присовокупить, что постановленіе Пораіоннаго Комитета о проведеніи Дорогобужскаго подъѣзднаго пути сообщено мною Вамъ 30 сентября с. г. за № 2285.

Предсѣдатель Комитета (подпись).

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

ВЫ П И С К А

изъ журнала № 81 засѣданія Управленія дѣлами Московскаго Пораіоннаго Комитета отъ 1—2 августа 1911 г.

Вопросъ 6. Положеніе вопроса о сооруженіи новыхъ подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ дорогамъ Московскаго района.

Произведенное Особой Высшей Комиссіей обследованіе дорогъ русской сѣти, между прочимъ, указало на значительную потребность въ устройствѣ ряда подъѣздныхъ путей къ существующимъ магистралямъ. Осуществленіе этихъ путей до сего времени тормазилось опасеніемъ обремененія государственнаго бюджета новыми расходами, не могущими себя рентировать въ должной степени. Въ виду этого

Высшая Комиссія остановилась на мысли удешевить постройку подъездныхъ путей примѣненіемъ старыхъ рельсъ и др. матеріаловъ, присутствіе коихъ въ значительномъ количествѣ обнаружено на многихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Эти матеріалы, не находя примѣненія на магистральныхъ дорогахъ, признаны Комиссіею вполне годными для подъездныхъ путей. Рядомъ съ этимъ на казенной сѣти выяснено наличіе значительнаго количества паровозовъ, по своей тяговой силѣ ставшихъ негодными для дорогъ интенсивнаго движенія но вполне еще пригодныхъ для подъездныхъ путей слабого движенія. Эти паровозы Особая Высшая Комиссія также признала подлежащими передачѣ на подъездные пути.

Сообщая объ этомъ Предсѣдателямъ Порайонныхъ Комитетовъ, Управляющій дѣлами Высшей Комиссіи согласно предложенію Предсѣдателя Комиссіи, просилъ внести на разсмотрѣніе Комитетовъ въ возможно непродолжительномъ времени нижеслѣдующіе вопросы:

1. Какіе подъездные пути къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ признаются Комитетомъ желательными при постройкѣ средствами казны, причемъ:

а) всѣ намѣченные пути распределить на 3 очереди сооруженія,

б) указать главнѣйшіе пункты по каждому пути, а также приблизительную длину по каждому пути отдѣльно.

2. Какая приблизительная стоимость сооруженія пути (безъ рельсъ стрѣлокъ и т. п. матеріаловъ, имѣющихся на складахъ магистральныхъ дорогъ, а также и подвижного состава).

3. Приблизительные коммерческіе результаты отъ постройки и эксплуатаціи подъезднаго пути для магистрали.

4. На какую помощь можетъ рассчитывать казна со стороны учреждений и частныхъ лицъ въ дѣлѣ постройки подъезднаго пути (денежныя, предоставленіе земли, строительныхъ матеріаловъ и т. п.

На основаніи изложеннаго предположенія Особой Высшей Комиссіи, канцеляріей Московскаго Порайоннаго Комитета были разсланы соответственные запросы Начальникомъ дорогъ Московскаго района и всѣмъ членамъ Порайоннаго Комитета. Результатомъ этихъ запросовъ явился рядъ сообщеній и ходатайствъ о проведеніи новыхъ путей—въ общемъ около 30-ти. Однако, изъ числа этихъ путей подъездными, въ ближайшемъ смыслѣ этого слова, можно считать лишь 18; остальные же оказываются соединеніями и спрямленіями существующихъ магистралей и потому не могутъ быть отнесены къ той категоріи, которую имѣетъ въ виду Особая Высшая Комиссія. Что касается требуемыхъ Высшей Комиссіею по каждому пути свѣдѣній, то таковыя, къ сожалѣнію, сообщены лишь относительно очень немногихъ путей.

Главнѣйшія данныя о проектируемыхъ подъѣздныхъ путяхъ (тупиковыхъ) Московскаго района видны изъ слѣдующей таблицы:

Названіе подъѣздныхъ путей и дорогъ, къ которымъ они примыкаютъ.	Протяженіе приблизительно.
М.-Брестская ж. д.	
Отъ г. Дорогобужъ до ст. Дорогобужъ	20 вер.
Бѣлый-Издѣшково	90 „
Г. Духовщина-Ярцево	20 „
Голицыно-Звенигородъ-Руза	60 „
Г. Пружаны-Линево	20 „
Гусино—г. Красный	19 „
Шелковка-Руза	20—22 „
Голицыно-Звенигородъ	25 „
Замирье-Клецькъ	30 „
М.-Курская ж. д.	
Пешково-Кураково	24 „
Г. Малоархангельскъ—ст. Малоархангельскъ	20 „
Фатежъ-Возы	25 „
Орель-Болховъ	50 „
Дмитровскъ-Дьячье	60 „
Дьячье-Кромы	23 „
Сѣверная ж. д.	
Романово-Борисоглѣбскъ-Чебаково	12 „
С.-Большое-Ломъ	25 „
Ст. Сухона-Кадшиковъ	20 „

Названіе подъѣздныхъ путей и дорогъ, къ которымъ они примыкають.	Протяженіе приближительное.
Шуя-Юрьевецъ	118 вер.
Переяславль—ст. Берендѣево	17 „
Коромыслово-Великое	10,2 „
Сызрано-Вяземская ж. д.	
Г. Нижне-Ломовъ-Выглядовка	30 „
Песочная-Саложокъ-Ухолово	47 „

Разсмотрѣвъ имѣющіяся въ канцеляріи Пораіоннаго Комитета данныя о проведеніи новыхъ подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ дорогамъ Московскаго раіона и признавая эти данныя крайне недостаточными для того, чтобы высказать опредѣленное сужденіе по существу возбужденныхъ ходатайствъ (за исключеніемъ подъѣздного пути г. Дорогобужъ—ст. Дорогобужъ, о которомъ состоялось особое заключеніе), Управленіе дѣлами постановило:

„Сужденіе по настоящему вопросу отложить до полученія канцеляріей Комитета и разработки ею подробныхъ данныхъ о намѣченныхъ въ предѣлахъ Московскаго раіона подъѣздныхъ путей, о современномъ же положеніи вопроса доложить ближайшей сессіи Комитета“.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

В Ы П И С К А

изъ журнала XVI сессіи Московскаго Пораіоннаго Комитета, состоявшейся 23 — 25 августа 1911 г.

Вопросъ 9. Послѣ принятія постановленія о Дорогобужскомъ подъѣздомъ пути, Комитетъ перешелъ къ слѣдующему вопросу программы:—, *О проведеніи другихъ подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ дорогамъ, входящимъ въ раіонъ Московскаго Комитета“.*

По этому вопросу Управляющій дѣлами Комитета С. Ф. Улинскій доложилъ, что въ Канцеляріи Комитета имѣется 26 заведенныхъ дѣлъ съ ходатайствомъ о постройкѣ разныхъ линій и вѣтвей, въ томъ числѣ 19 подъѣздныхъ путей. По 8-ми изъ числа послѣднихъ, какъ болѣе обоснованныхъ, переписка препровождена, на заключеніе, Начальникамъ дорогъ, послѣ чего будетъ доложена Управленію дѣлами Комитета. По остальнымъ же 11 путямъ затребованы дополнительные свѣдѣнія отъ учреждений, возбудившихъ ходатайство, безъ чего не представляется возможнымъ ихъ разсматривать.

Что касается до коммерческой и финансовой сторонъ вопроса, то независимо расчетовъ по заявленіямъ учреждений и лицъ, необходимо предпринять обслѣдованіе въ связи съ разсмотрѣніемъ предложенныхъ проектовъ, чего самъ Комитетъ, за неимѣніемъ средствъ и наличныхъ силъ, не можетъ исполнить. Въ будущемъ надлежало бы поставить на первую очередь разсмотрѣніе тѣхъ предположеній о постройкѣ казною подъѣздныхъ путей, по которымъ учреждения и лица, возбуждающія ходатайства, дадутъ обоснованныя данныя о грузооборотѣ предполагаемой линіи и опредѣлять размѣръ матеріальнаго участія въ сооруженіи путей. Само собою понятно, что необходимо производство провѣрочныхъ изысканій по каждому проекту для подтвержденія обоснованности. Въ виду необходимости составленія нынѣ же Высшей Комиссіей предположеній по производству этихъ изысканій въ 1912 г. Комитету необходимо высказать свои заключенія о цѣлесообразности производства изысканій въ будущемъ году, хотя бы по нѣкоторымъ подъѣзднымъ путямъ, напр., по тѣмъ, по которымъ матеріалы препровождены Начальникамъ дорогъ, или цѣлесообразность проекта устройства коихъ подтверждаютъ члены Комитета отъ подлежащихъ учреждений въ губерніяхъ, гдѣ намѣчены пути.

Членъ Комитета отъ Московскаго Биржевого Комитета Н. А. Куровъ высказался противъ обсужденія этихъ вопросовъ въ виду недостаточности данныхъ, которыя имѣются въ распоряженіи Комитета. Надо дожидать поступленія матеріаловъ по всѣмъ проектируемымъ путямъ и уже тогда опредѣлять, какіе изъ нихъ нужно постановить въ первую очередь, какіе во вторую и т. д. Рѣшать вопросъ безъ необходимыхъ данныхъ, это значитъ дискредитировать постановленія Комитета по столь важному вопросу.

Противъ такой точки зрѣнія возражалъ представитель отъ Тульскаго губернскаго земства Ф. Е. Арбузовъ, заявившій, что не слѣдуетъ самому Пораѳонному Комитету тормозить такое жизненное дѣло, какъ сооруженіе новыхъ подъѣздныхъ путей. Комитетъ не знаетъ, поступаютъ ли матеріалы по тѣмъ путямъ, по которымъ они не поступали до сихъ поръ, да и вообще несправедливо и нецѣлесообразно

откладывать сужденія о тѣхъ путяхъ, по которымъ матеріалы представлены, только потому, что инициаторы остальныхъ проектовъ не проявляютъ необходимой активности.

Каждая изъ этихъ точекъ зрѣнія нашла въ числѣ членовъ Комитета своихъ сторонниковъ. Послѣ продолжительныхъ преній Комитетъ, согласно предложеніямъ представителя отъ Смоленскаго губернскаго земства В. П. Муромцева и отъ Московской мясной биржи М. И. Приклонскаго остановился на рѣшеніи, согласующемъ, по возможности, оба приведенные взгляда и постановилъ:

„Не находя возможнымъ, по недостаточности имѣющихся данныхъ, опредѣлить, какіе изъ проектируемыхъ подъѣздныхъ путей должны быть отнесены въ первую очередь, но признавая въ то же время крайнюю важность скорѣйшей постройки въ предѣлахъ Московскаго района подъѣздныхъ вѣтвей къ магистральямъ, просить Управление дѣлами озаботиться неотлагательнымъ истребованіемъ отъ подлежащихъ учрежденій необходимыхъ матеріаловъ и уполномочить Управление дѣлами, рассмотрѣвъ эти матеріалы съ участіемъ тѣхъ членовъ Комитета, которые являются представителями отъ соответственныхъ мѣстностей, опредѣлить, о какихъ изъ проектируемыхъ подъѣздныхъ путей должны быть произведены изысканія въ ближайшую очередь. На основаніи принятаго въ означенномъ порядкѣ рѣшенія Управленію дѣлами надлежитъ дать дальнѣйшее направленіе соответственнымъ ходатайствамъ не дожидаясь сессіи Комитета, въ интересахъ скорѣйшаго ассигнованія кредитовъ на изысканія“.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

М. П. С.

МОСКОВСКІЙ ПОРАІОННЫЙ
КОМИТЕТЪ.

КАНЦЕЛЯРІЯ.

Октября 28 дня 1911 года.

№ 2460.

Г. Управляющему дѣлами Высочайше
учрежденной Особой Высшей Комиссіи
для всесторонняго изслѣдованія желѣзно-
дорожнаго дѣла въ Россіи.

Въ дополненіе къ отношенію моему отъ 12 сего октября № 2356, имѣю честь препроводить „Краткія свѣдѣнія о проектируемыхъ подъѣздныхъ путяхъ къ магистральямъ, входящимъ въ предѣлы Московскаго пораіоннаго комитета“.

Что же касается Дорогобужскаго подѣздного пути, то постановленіе по этому поводу пораіоннаго комитета было сообщено Вамъ 30 сентября с. г. за № 2285.

Предсѣдатель Комитета (подпись). Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

Краткія свѣдѣнія о проектируемыхъ подѣздныхъ путяхъ къ магистральямъ, входящимъ въ предѣлы вѣдѣнія Московскаго пораіоннаго комитета.

М.-Брестская ж. д.

1. Г. Звенигородъ, Московской губ., до ст. Голицино, М.-Брестской ж. д. Ходатайство возбуждено Звенигородскимъ Городскимъ Управленіемъ. Протяженіе пути около 25 верстъ. Звенигородъ—уѣздный городъ, являющійся въ лѣтнее время довольно оживленной дачной мѣстностью. Въ окрестностяхъ города 4 кирпичныхъ завода. Въ одной верстѣ расположенъ древній Савва-Сторожевецкій монастырь, посѣщаемый множествомъ богомольцевъ. Путь проектированъ по густонаселенной мѣстности съ сильно развитыми кустарными промыслами. Въ 7 верстахъ отъ города—залежи известковаго камня. Выясненіе грузооборота производится. Г. Звенигородъ предлагаетъ отвести безвозмездно землю подъ вокзалъ и часть пути въ районъ своей территоріи.

2. Г. Руза, Московской губ., до ст. Шелковка, Брестской ж. д. Протяженіе пути около 22 вер. Ходатайство возбуждено Рузской уѣздной земскою Управой. Предполагается значительная перевозка сѣна, лѣсныхъ матеріаловъ и, главнымъ образомъ, дровъ. Кромѣ того, имѣется 6 фабрикъ съ общимъ числомъ рабочихъ до 10.000 человекъ. Въ районъ прохода проектируемой вѣтви около 65.000 жителей. Ожидаемый грузооборотъ, по подсчетамъ Рузскаго земства, 1.200.000 пудовъ въ годъ.

3. Г. Духовщина, Смоленской губ.—Ярцево, М.-Брестской ж. д. Протяженіе пути 20 верстъ. Ходатайство возбуждено Духовщинскою уѣздной земскою Управой и Духовщинскимъ городскимъ Управленіемъ. Въ районъ проектируемой вѣтви входитъ г. Духовщина и 18 волостей Духовщинскаго, Порѣчскаго и Бѣльскаго уѣздовъ, общей площадью около 474.000 десятинъ и съ населеніемъ около 134.000 человекъ. Фабрикъ, заводовъ и другихъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій 490. Ожидаемый грузооборотъ, по исчисленію Духовщинскаго земства, болѣе 6 милліоновъ пудовъ въ годъ. Подъ устройство вѣтви земство предоставляетъ безвозмездно принадлежа-

щій ему трактъ Духовщина-Ярцево, а Духовщинское городское Управление—потребное количество земли подъ полотно желѣзной дороги и станцію.

4. Г. Красный, Смоленской губ., до ст. Гусино, М.-Брестской ж. д. Протяженіе пути 19 верстѣ. Ходатайство возбуждено Краснинскимъ городскимъ управленіемъ и Краснинской уѣздной земской Управой. Проектируемая вѣтвь будетъ обслуживать районъ, въ который, кромѣ г. Краснаго, входятъ 4 мѣстечка и около 450 сельскихъ поселеній, съ общимъ числомъ жителей до 100.000 человѣкъ. Въ районѣ 15 винокуренныхъ заводовъ, столько же сыроваренъ и 20 маслобоенъ, съ общимъ годовымъ оборотомъ свыше 500.000 руб. Предполагаемый грузооборотъ, по свѣдѣніямъ Краснинскаго земства, свыше 2 милліоновъ пудовъ. Земство предполагаетъ отвести безвозмездно подъ полотно дороги Гусинскій трактъ.

5. М. Клецкъ, Минской губ., до ст. Замирье, М.-Брестской ж. д. черезъ г. Несвижъ. Протяженіе пути около 30 верстѣ. Ходатайство возбуждено Несвижскимъ городскимъ Управленіемъ. Со ст. Замирье въ г. Несвижъ перевозится гужомъ около 700.000 пуд. разныхъ грузовъ, не считая воинскихъ грузовъ.—для расквартированной въ этомъ городѣ части 40-й артиллерійской бригады. Въ Несвижѣ существуетъ кирпичный и пивоваренный заводы, а также паровая мукомольная мельница. Здѣсь же находится главное управленіе обширныхъ владѣній князя Радзивилла. Болѣе подробное выясненіе грузооборота—производится.

6. Г. Пружаны, Гродненской губ. до ст. Лигово Брестской дор. Протяженіе около 20 вер. Ходатайство о проведеніи подѣздного пути возбуждено черезъ Гродненскую казенную палату податнымъ инспекторомъ Пружанскаго уѣзда, на основаніи постановленія, созданнаго имъ 27 марта 1911 г. собранія торгово-промышленныхъ дѣятелей г. Пружаны. Въ районѣ проектируемой вѣтви находятся обширные казенные лѣса. Предполагаемый грузооборотъ болѣе 6.000 вагоновъ въ годъ,—по вычисленіямъ упомянутаго собранія.

7. Отъ г. Бѣлаго, Смоленской губ. до ст. Издѣшково, Московско-Брестской ж. д. Протяженіе пути около 90 верстѣ. Ходатайство о проведеніи пути возбуждено Смоленскимъ губернскимъ земствомъ. Проектируемый путь будетъ обслуживать обширный районъ Бѣльскаго уѣзда, густо-населенный, съ большими лѣсными площадями и сильно развитымъ льноводствомъ. По даннымъ Бѣльской земской Управы, предполагаемый грузооборотъ выражается въ слѣдующихъ округленныхъ цифрахъ: разнаго рода товаровъ 4.160.000 пуд., лѣсныхъ матеріаловъ 35 милліоновъ пудовъ и дровъ 42 милліона пудовъ.

Московско-Курская ж. д.

1. Г. Болховъ, Орловской губ., до ст. Орель М.-Курской ж. д. Протяжение пути 60 вер. Ходатайство возбуждено Орловскимъ губернскимъ земствомъ. Выяснение грузооборота производится.

2. Г. Кромы, Орловской губ., до ст. Дьячье Зиновьевской вѣтви М.-Курской ж. д. Протяжение около 23 верстъ. Ходатайство возбуждено Кромскимъ городскимъ управленіемъ и Орловской губернской земской Управой, а также Управленіемъ акцизными сборами Орловской губ. Населенія въ прилегающемъ къ проектируемому пути районѣ до 200.000 человекъ. Въ этой мѣстности имѣются маслобойные и мукомольные заводы, каменные карьеры, печное и хлѣбное производство, а также производится выработка жернововъ. Общій оживаемый грузооборотъ составитъ, по даннымъ вышеозначенныхъ учреждений, около 2½ миллионъ пудовъ. Г. Кромы предлагаетъ отвести безвозмездно землю подъ станцію.

3. Г. Дмитровскъ, Орловской губ., до ст. Дьячье Зиновьевской вѣтви М.-Курской ж. д. Протяжение около 60 верстъ. Ходатайство возбуждено Орловской губернской земской Управой и Управленіемъ акцизными сборами Орловской губ. Въ районѣ проектируемой вѣтви имѣется 23 завода и около 650 разныхъ промышленныхъ предпріятій. Предполагаемый грузооборотъ около 1½ миллионъ пудовъ. Земство изъявило согласіе оказать матеріальную помощь. Подробное выяснение грузооборота производится.

4. Г. Малоархангельскъ, Орловской губ. до ст. Малоархангельскъ М.-Курской ж. д. Протяжение около 12 вер. Ходатайство возбуждено Орловскимъ губернскимъ земствомъ и Малоархангельскимъ городскимъ управленіемъ. Въ районѣ проектируемой вѣтви, кромѣ г. Малоархангельска, входятъ 6 волостей Малоархангельскаго уѣзда полностью и 5 волостей болѣе или менѣе значительными частями. Населеніе района болѣе 110.000 человекъ. Въ этой мѣстности находятся два винокурные заводы, крахмальный заводъ и паровая мельница. Малоархангельское уѣздное земство постановило отвести для нуждъ проектируемаго пути—2 десятины земли—для добыванія песку и оказать посильную матеріальную помощь казнѣ, въ случаѣ осуществленія проекта.

5. Г. Фатежъ, Курской губ. до ст. Вozy М.-Курской ж. д. Протяжение около 25 верстъ. Ходатайство возбуждено Фатежскимъ городскимъ управленіемъ. Предполагаемый названнымъ управленіемъ грузооборотъ свыше 4.000.000 пудовъ. Г. Фатежъ предлагаетъ отвести безвозмездно землю подъ станцію.

Съверныя ж. д.

1. Г. Переславль Владимірской губ. до ст. Берендѣево Съверныхъ ж. д. Протяженіе пути около 23 верстѣ. Ходатайство возбуждено Переславскимъ городскимъ управленіемъ и Рязанско-Владимірскимъ управленіемъ земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Въ районѣ проектируемой вѣтви находится 569 поселеній, насчитывающихъ около 95.000 жителей, не считая г. Переславля съ населеніемъ 13.000 человекъ. Изъ общей площади Переславскаго уѣзда 3179 кв. верстѣ, подѣ лѣсомъ около 100.000 десятинъ. Въ самомъ гор. Переславлѣ функционіруетъ 6 промышленныхъ заведеній, въ томъ числѣ бумагопрядильная фабрика Т-ва Переславльской мануфактуры, съ годовой производительностью болѣе 5 милліоновъ рублей. Кромѣ того, въ окрестностяхъ г. Переславля находится 5 лѣсопильныхъ заводовъ, стекольный и кожевенные заводы, паровыя, мукомольныя и шнурочно-фитильныя фабрики. Ожидаемый, по исчисленію Съверныхъ ж. д., грузооборотъ, болѣе 2.300.000 пудовъ.

2. С. Великое до ст. Коромыслово Съверныхъ ж. д. Протяженіе пути около 10 верстѣ. Ходатайство о проведеніи пути возбуждено Великосельскимъ обществомъ передъ Управленіемъ Съверныхъ ж. д., которое произвело уже техническія изысканія. Коммерческое же обследованіе района производится. Пока Съверными дорогами выяснено, что этотъ путь можетъ разсчитывать на грузы съ крупной мануфактурной фабрики Бр. Локаловыхъ (приблизительно 600.000 пудовъ).

3. Г. Романово-Борисоглѣбскъ, — Ярославской губ. до ст. Чебаково Съверныхъ ж. д. Протяженіе пути около 12 верстѣ. Ходатайство возбуждено Романово-Борисоглѣбскимъ уѣзднымъ земствомъ. Романово-Борисоглѣбскій уѣздъ занимаетъ площадь около 2600 кв. верстѣ и заключаетъ въ своихъ предѣлахъ до 1500 разнаго рода поселеній, съ числомъ жителей болѣе 80.000 человекъ. Изъ числа торгово-промышленныхъ предпріятій въ районѣ проектируемой вѣтви болѣе значительными по размѣрамъ производства являются: 1) фабрика т-ва Романовской льняной мануфактуры (годушное производство свыше 500.000 пуд.), 2) Химическій заводъ М. И. Буриаева-Курочкина до 220.000 пудовъ, 3) заводъ русскихъ минеральныхъ маселъ и керосиновый Т-ва Рагозинъ и К^о и 4) фабрика фарфоровыхъ и фаянсовыхъ издѣлій М. С. Кузнецова. Предполагаемый общій грузооборотъ вѣтви, по исчисленію Романово-Борисоглѣбскаго уѣзднаго земства, около 2.400.000 пуд. Кромѣ того, предполагается ежегодный вывозъ изъ Романово-Борисоглѣбска до 750 вагоновъ рогатаго скота.

4. С. Большое, Угличскаго уѣзда, Ярославской губ., до ст. Ломъ Съверныхъ ж. д. Протяженіе пути около 25 вер. Ходатайство возбуж-

дено Рыбинской уѣздной земской Управой. Данныхъ о предполагаемомъ грузооборотѣ земство не представило, вслѣдствіе отсутствія средствъ на производство соответствующаго изслѣдованія.

5. Г. Кадниковъ Вологодской губ. до ст. Сухона Сѣверныхъ ж. д. Протяженіе пути около 20 верстѣ. Ходатайство возбуждено Кадниковскую уѣздную земскую Управу. Предполагаемый земствомъ грузооборотъ около 3.700.000 пуд. Г. Кадниковъ и казна отводятъ безвозмездно землю подъ сооруженіе вѣтви. Переписка по вопросу о сооруженіи этого пути препровождена Управленіемъ Сѣверныхъ ж. д. въ эксплуатационный отдѣлъ Управленія жел. дорогъ.

6. Подъѣздной путь Соть-Исады-Кострома, Сѣверныхъ жел. дорогъ. Протяженіе 70 верстѣ. Ходатайство возбуждено Костромскимъ губернскимъ земствомъ. Предполагаемый грузооборотъ, по даннымъ Костромского земства, до 7 милліоновъ пудовъ.

7. Г. Юрьеvecъ, Костромской губ. до ст. Шуя, Сѣверныхъ ж. д. Протяженіе 118 верстѣ. Ходатайство возбуждено губернскимъ земствомъ. Изъ района проектируемаго пути названнымъ земствомъ предполагается ежегодный вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ, въ количествѣ болѣе 3,5 милліоновъ пудовъ, и значительный ввозъ нефтяныхъ грузовъ съ Волги для Шуйско-Ивановскаго фабрично-заводскаго района. Болѣе точное выясненіе грузооборота — производится.

С.-Вяземская ж. д.

1. Нижне-Ломовъ Пензенской губ. до разъѣзда Выглядовка, Сызрано-Вяземской ж. д. Протяженіе пути около 30 верстѣ. Ходатайство возбуждено Нижне-Ломовскимъ городскимъ Управленіемъ. Путь проектированъ по мѣстности, признаваемой лучшей въ предѣлахъ Пензенской губ., съ значительнымъ производствомъ хлѣбныхъ продуктовъ, а также съ сильно развитой спичечной промышленностью. Предполагаемый грузооборотъ, по даннымъ Нижне-Ломовскаго городского управленія, около 5.000.000 пудовъ.

2. С. Песочня черезъ г. Сапожокъ Рязанской губ., до ст. Ухолово, С.-Вяземской ж. д. Протяженіе пути около 40 верстѣ. Ходатайство о проведеніи пути возбуждено Сапожковскимъ уѣзднымъ земствомъ и Сапожковскимъ городскимъ управленіемъ. При экономическомъ изслѣдованіи, произведенномъ Сызрано-Вяземской ж. д., районъ тяготѣнія проектируемаго пути, захватывающій, кромѣ Сапожковскаго, части Рижскаго и Спасскаго уѣздовъ, опредѣлился въ 900 кв. верстѣ съ населеніемъ около 100.000 человекъ. Въ районѣ развито земледѣліе, могущее дать ежегодно до 6½ милліоновъ хлѣбныхъ грузовъ, лѣсоводство (общая площадь казенныхъ и частныхъ лѣсовъ до

38.000 десятиныхъ), фабричное производство, 2 виокуренныхъ завода, 17 крахмальныхъ, 1 паточный, 2 турбинныхъ мельницы, 4 чугунолитейныхъ завода и табачная фабрика, а также кустарные промыслы. По упомянутому коммерческому изслѣдованію, ожидаемый грузооборотъ исчисленъ въ количествѣ болѣе 13 милл. пудовъ. Сапожковское городское управленіе постановило безвозмездно предоставить участокъ земли подъ станцію.

Управляющій дѣлами Комитета (подпись).

Кіевскій Параіонный Комитетъ.

М. П. С.

**Кіевскій Пораіонный Комитетъ по регулированію
массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ
дорогамъ.**

Предварительныя экономическія данныя и перечень подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей и вѣтвей, потребность въ сооруженіи коихъ выяснилась въ засѣданіяхъ Комиссіи при Управленіи Дѣлами Кіевского Пораіоннаго Комитета въ періодъ времени съ 1 мая по 25 октября 1911 г., согласно письма Г. Управляющаго дѣлами Особой Высшей Комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи № 3021 отъ 23 декабря 1910 года.

Списокъ этотъ и помѣщенные въ немъ данныя нельзя считать окончательными и исчерпывающими вопросъ, такъ какъ: 1) Комиссіей при Управленіи Дѣлами не рассмотрѣны еще нѣкоторые проекты изъ числа заявленныхъ; 2) Канцеляріей Комитета еще не закончены работы по выясненію приблизительной стоимости сооруженія подъѣздныхъ путей и подготовкѣ данныхъ, необходимыхъ для опредѣленія коммерческихъ результатовъ эксплуатаціи сихъ путей и 3) результаты исполненныхъ до 25 октября работъ Комиссіи, изложенные въ настоящемъ списокѣ, еще не разсматривались Очередной Сессіей Кіевского Пораіоннаго Комитета, каковая состоится въ началѣ февраля 1912 года и въ засѣданіяхъ коей могутъ послѣдовать тѣ или другія измѣненія въ списокѣ.

№№ о порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготенія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министертва Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. впрямую коэффициентомъ К по формулѣ: $K = \frac{a}{100 \cdot b}$; а — грузога ебтн (чт-сло вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — грузога населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
А. Г р у п п а п о д ѣ з д н ы х п у т е й о б											
1	Отъ полустанка Ракитно черезъ г. Тараща до м. Ставице.	Кіевская губернія, Таращанскій и Васильковский уѣзды.	около 50 вер.	Юго-Зап. ж. д.	115	2—2,5	болѣе 100	2—3 вер.	5—10	11	31
2	Отъ полустанка Караныши черезъ м. Богуславъ до м. Лисянка.	Кіевская губернія, Звенигородскій и Каневскій уѣзды.	около 50	„	134	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	17	16

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительный годовой размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруже. (въ тысяч. пуд.). Источники прибавительно къ размахамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примысая подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооружеія подъѣздного пути.	По сооружеіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17

Щ а г о з н а ч е н і я .

<p>2 сахарн. зав. 2 винокур. зав. 4 паров. мельн. 5 пивов. завод. 6 пар. пшенор. 5 пивн. склада. 4 лѣсн. склада. 1 скл. земл. маш. 1 каз. вин. скл.</p> <p>25</p>	194	28	8	<p>Таращанская городская дума постановила: при проведеніи желѣзнодорожной линіи Ракивно—Тараща—Ставице, городское управленіе предоставляетъ казнѣ бесплатно необходимое количество городской земли подъ желѣзнодорожную линію, а также десять десятинъ дубоваго лѣса на срубъ и предоставить безвозмездно брать необходимое количество песку на городской землѣ. Если г. Тараща будетъ включенъ въ магистраль означенной линіи, то принять на счетъ города расходы по вземаціямъ между г. Таращей и ст. Ракивно.</p> <p>Правленіе Таращанскаго Ссудо-Сберегательнаго Товарищества, при условіи проведенія подъѣздного пути Ставице — Ракивно черезъ Таращу, съ устройствомъ въ г. Таращѣ жел.-дор. тарифной станціи, можетъ ассигновать въ восполненіе казнѣ изъ прибылей и спеціального фонда капитала Товарищества пособие въ суммѣ 6,000 рублей.</p> <p>Таращанск. Общ. Взаимнаго Кредита, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги Ракивно—Тараща, съ устройствомъ вокзала въ Таращѣ, изъ ближайшихъ прибылей банка можетъ быть ассигновано въ восполненіе казнѣ 10,000 рублей.</p>
<p>5 сах. заводоув. 5 винокур. зав. 2 мельницы. 1 пивовар. зав. 12 сукон. фабр. 1 чугу.-лит. зав. 3 мыловар. зав.</p> <p>29</p>	168	25	8	<p>Уполномоченный отъ жителей м. Богуслава и окрестностей А. Д. Ленденскій. Въ случаѣ проведенія желѣзнодорожной вѣтви Богуславъ—Карапыши, мѣстные жители выражаютъ свое согласіе на восполненіе казнѣ въ суммѣ, какая будетъ указана, а равно согласны на увеличеніе тарифной платы для провоза грузовъ по вѣтви. Что же касается бесплатнаго отчужденія необходимой подъ полотно проектируемой вѣтви земли, то таковая можетъ быть отчуждена у владѣльца м. Богуслава—Удѣльнаго Вѣдомства по самой низкой расцѣнкѣ.</p>

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уездъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приближительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготенія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. над. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выразенная коэффициентомъ К по формулѣ $K = 100 \frac{a^2}{b}$, гдѣ а — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя в рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3	Отъ ст. Фунду-клеевка между с. Трилѣсы и с. Старая Осота, черезъ полосу Матроненской Казенной дѣсной дачи между с. Любомірская и с. Матѣевка до г. Члгирина.	Кіевская губернія, Чигиринскій уездъ.	около 32	Юго-Зап. ж. д.	129	2—2,5	80-100	2—3	5—10	8,5	0,5
4	Отъ полустанка Ракитно черезъ с. Телешовку, с. Лещинку, м. Кагарлыкь и с. Великіе Прицки до м. Ржищевъ.	Кіевская губернія, Кацевскій Васильковскій уезды.	около 47+3 = 50	„	118	2—,25	болѣе 100	2—3	5—10	11	21
5	Отъ ст. Таганча черезъ м. Степанцы до г. Канева.	Кіевская губернія, Кацевскій уездъ.	около 31	„	134	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	11	21

Количество и родъ торговпромыш- ленныхъ предпріятій въ районѣ тяго- тѣна подѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подѣздн. пути къ концу перваго пяти- лѣтія послѣ его соорж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пяти- лѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистры въ районѣ примыканія под- ѣздного пути.	Среднее разстояніе въ вер- стахъ до линии желѣзной дороги.		С В Ѣ Д Ъ Н І Я
		До сооруженія подѣздного пути.	По сооруженіи подѣздного пути.	
13	14	15	16	17
1 сахарн. зав. 4 винок. зав. 5 муком. мельн. 14 маслобень. 7 кожев. зав. 31	191	37	10	Чигиринская городская управа. Въ случаѣ постройки подѣздного пути, г. Чигиринъ—ст. Фун- дуклеевка, городъ можетъ предоставить въ воспо- сбленіе казнѣ бесплатное отчужденіе необходимаго количества земли на своей территоріи.
5 сахарн. зав. 2 винокур. зав. 2 паров. мельн. 6 кирпичн. зав. 2 тѣлошлнкн. 2 чуг.-шт. зав. 19	184	28	9	Управление Кагарлыкского имѣнія и заводовъ вдовы ген.-адъютанта О. И. Чертковой. При осуще- ствленіи проекта постройки подѣз пути Ржищевъ— Ольшаница или Ракитно черезъ Кагарлыкъ, владѣлица имѣнія въ воспособленіе казнѣ согласна: 1) уступить подѣз устройство пути безвозмездно полосу земли, потребную для прокладки одного пути на земляхъ владѣлицы и 2) ассигнуеть 10,000 рублей, если въ чертѣ имѣнія будетъ устроена станція.
4 сахарн. зав. 1 винок. заводъ. 3 паров. мельн. 1 кирпичн. зав. 9	128	24	4	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіеся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выразенная коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100 \cdot \alpha}{\beta}$, α — густота сѣтки (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), β — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
6	Отъ ст. Кіевъ черезъ с. Деміевку, с. Хотовъ и м. Обуховъ (или с. Колпачи) до м. Германовка.	Кіевская губернія, Кіевскій уѣздъ.	около 44	Юго-Зап. ж. д.	65	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	11	19
7	Отъ ст. Звенигородка черезъ г. Звенигородка д. м. Лысянка.	Кіевская губернія, Уманскій уѣздъ.	около 37	„	131	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	15	15

Количество и родъ торгопромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъездного пути.	Предполагаемый приблизительный годово́й размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъездн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его соору. (въ тысяч. пуд.). Исполненъ приблизительно къ размаху среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. стаци. магистральной въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооруженія подъездного пути.	По сооруженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	о тѣхъ восполненіяхъ, какія могли бы быть оказаны казні въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ шпрококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пореаіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
1 сахарн. зав. 2 винокур. зав. 4 паров. мельн. 1 лѣсол. заводъ. 5 кирпич. зав. 1 чугуно.-лит. зав.	125	31	9	—
14				
1 сахарн. зав. 3 винок. зав. 4 мельницы. 3 мыловар. зав. 1 фабр. кож. изд. 1 фабр. гильзъ.	183	17	8	Звенигородская городская дума единогласно рѣшила: 1) въ помощь казні или компаніи предпринимателей, или тому лицу, которому будетъ предоставлена постройка проектируемой желѣзнодорожной линіи отъ ст. Звенигорода черезъ г. Звенигородку до м. Лисьянки, назначить: 1) подъ линію этой жел. дор. и подъ вокзальныя сооруженія на городской территоріи предоставить безвозмездно потребное количество земли; 2) также предоставить безвозмездно добычу песку и выломку камня на городскихъ каменоломняхъ и 3) изъ городскихъ средствъ выдать пятнадцать тысячъ рублей, внося эту сумму, куда слѣдуетъ, въ теченіе трехъ лѣтъ по пяти тысячъ рублей ежегодно. Причемъ первыя пять тысячъ руб. лей городомъ будутъ внесены немедленно при началѣ постройки желѣзнодорожной вѣтви. Звенигородское Общество Взаимнаго Кредита заявляетъ, что Совѣтъ О-ва постановилъ: внести въ смѣту будущаго года три тысячи рублей субсидіи Пореаіонному Комитету подъездныхъ путей, которые, по утвержденіи Общимъ Собраніемъ, выдать по принадлежности съ тѣмъ, чтобы путь былъ проведенъ отъ ст. Звенигородка до г. Звенигородка—м. Лисьянка.
13				

№ № по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога прилегающая къ подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ ита-тельныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящейся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражена на коэффицентахъ К по формулѣ $K = 100 \frac{a}{b}$; а — густота оѣлки (шт. емо вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
8	Отъ ст. Умань до м. Торговица.	Кіевская губернія, Уманскій уѣздъ.	около 48	Юго-Зап. ж. д.	85	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	20	18
9	Отъ ст. Потапъ черезъ м. Иваньки, с. Буки до с. Кисляинъ.	Кіевская губернія, Уманскій уѣздъ.	около 30	„	89	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	20	18
10	Отъ ст. Погребнице черезъ м. Дзюньковъ, м. Тетіевъ до м. Жашковъ.	Кіевская губернія, Таращанскій и Бердичевскій уѣзды.	около 67	„	48	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	11	31
11	Отъ ст. Погребнице до м. Володарка.	Кіевская губернія, Сквирскій и Бердичевскій уѣзды.	около 47	„	48	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	13	27

Количество и родъ торговпромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Предлагаемый приблизительн. годовоой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзди. пути къ кошу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайши. станц. магистрالی въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
<p>1 сахарн. зав. 11 мельницъ. 2 винок. зав. 1 дѣсоп. заводъ.</p> <p>14</p>	139	32	9	—
<p>3 сахарн. зав. 2 винокур. зав. 6 мельницъ.</p> <p>11</p>	165	22	8	—
<p>5 сахарн. зав. 3 винок. зав. 5 мельницъ. 1 кирп. заводъ.</p> <p>14</p>	194	30	9	<p>Таращанская Уѣздная Земская Управа. Въ случаѣ проведенія подъѣздного пути Жашковъ—Тетіевъ—Дзюньковъ—Погребнице, Товарищество Денгофскаго Дубровецкаго сахарнаго завода сообщаетъ, что, если проектируемая линія будетъ проведена землями Тетіевскаго и Стадницкаго имѣній, составляющихъ собственность Товарищества, въ разстояніи 2—3 верстъ отъ Денгофскаго завода будетъ построенъ полустанокъ для погрузки и выгрузки грузовъ, предоставитъ бесплатно землю въ границахъ имѣній и наличными деньгами до 50,000 рублей на постройку полустанка.</p>
<p>1 сахарн. зав. 10 мельницъ.</p> <p>11</p>	194	30	9	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тачовья къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выраженная коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100}{\frac{b}{a}}$, г.—густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б.—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12	Отъ ст. Липовець черезъ г. Липовець до м. Зозовъ.	Кіевская губернія, Липовецкій уѣздъ.	около 23	Юго-Зап. ж. д.	84	2—2,5	болѣе 100	2—3	5—10	11	30
13	Отъ полустанціи Ирша до г. Радомысль.	Кіевская губернія, Радомскій уѣздъ.	около 26	"	65	2—2,5	45—60	2—3	5—10	14	7
14	Отъ ст. Умань до м. Терновка.	Подольская ¹⁾ и Кіевская ²⁾ , ¹⁾ Гайсинскій уѣздъ. ²⁾ Уманскій уѣздъ.	около 31	"	85	2—2,5 3—4	болѣе 100	3—4 2—3	5—10	20	18

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъездного пути.	Предполагаемый приблизительный годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяженія подъѣзда. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооруженія подъездного пути.	По сооруженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
2 винок. зав. 15 мельницъ. 4 маслобойнп. <hr/> 21	143	18	4	Землевладѣлица Ю. Н. Гудимъ-Левковичъ. При постройкѣ подъездного пути Зозовъ—г. Липовець—ст. Липовець, если будетъ устроена полустанція съ приемомъ и выдачей грузовъ при м. Зозовѣ, владѣлица обязуется отчудить бесплатно участокъ земли для постройки станціи и станціонныхъ путей. Липовецкій Городской Староста Цельманъ. Въ случаѣ устройства въ г. Липовцѣ станціи, жители общають уплатить десять тысячъ рублей.
3 винокур. зав. 2 мельницы. 3 лѣсопилки. 3 сукон. фабр. 1 кож. заводъ. 1 шведск. спич. 2 кор. и гильз. ф. <hr/> 15	138	30	12	—
1 сахарн. зав. 1 винок. зав. 1 мельница. <hr/> 3	139	20	10	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыкающая къ подъездному пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготебнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10,000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выражена коэффиціентомъ К по формулѣ $K = 100 \frac{K_1}{6}$; K_1 — густота съѣли (число вер. жел. дор. на 100 кв. г.), 6 — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жители въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го елжили въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
15	Отъ ст. Липовець черезъ м. Ильинцы, м. Дашевъ, г. Гайсинъ до соединенія съ линіей Вапнярка Цвѣтково Юго-Зап. ж. д. въ одномъ изъ пунктовъ, расположенныхъ на перегонѣ Губиникъ-Кубличъ Юго-Зап. ж. д.	Кіевская ¹⁾ и Подольская ²⁾ уѣздъ ²⁾ Гайсинскій уѣздъ.	около 72	Юго-Зап. ж. д.	125	2—2,5 3—4	болѣе 100	2—3 3—4	5—10	10	25
16	Отъ ст. Балта черезъ г. Балта до г. Ольгополь.	Подольская губ., Ольгопольскій и Балтскій уѣзды; Херсонская губ., Апаньевскій уѣздъ.	около 45	"	117	3—4	80-100 60-80	3—4	5—10	14	20

Количество и роль торговопромышленных предприятий въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Целеуказанный приоблизительн. годовоі размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзди. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приравнительно къ размаху среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. стаци. магистрали въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораѣннаго Комитета, какал получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
5 сахара. зав. 2 винокур. зав. 2 пивовар. зав. 5 мельницъ. 3 кирпичн. зав. 2 табачн. зав. 2 чугу.-лит. зав.	140	19	6	Гайсинская Гордская Управа. Въ случаѣ осуществленія постройки подъѣздного пути черезъ г. Гайсинъ, городъ предоставитъ для постройки станціонныхъ зданій и самаго пути въ предѣлахъ города необходимое количество земли и право добывать на городской землѣ песокъ и камень безвозмездно. Владѣльцы торгово-промышленныхъ заведеній согласны оказать казнѣ пособіе отъ 10.000 руб. до 15.000 рублей и на увеличеніе полуднаго сбора въ теченіе первыхъ двухъ лѣтъ.
21 1 сахарн. зав. 5 винокур. зав. 2 пивовар. зав. 9 мельницъ. 2 кожев. зав. 4 мылов. зав. 4 табачн. фабр. 8 кирпичн. зав. 3 склада янцъ.	133	10	7	Ольгопольская Городская Управа. Въ случаѣ проведенія подъѣздного пути г. Ольгополь—г. Балта,—ст. Балта, городъ Ольгополь предоставитъ безвозмездно подъ устройство подъѣздного пути и станціи необходимое количество десятины земли въ предѣлахъ городскихъ владѣній, а также добываніе песку, глины и воды для постройки линіи и станціи; кромѣ того выдать изъ городскихъ суммъ въ воспособленіе казнѣ на эту надобность десять тысячъ рублей, при условіи постройки станціи въ разстояніи не дальѣ 1½ версты отъ г. Ольгополя. Балтская Городская Управа. Отъ г. Балты: 1) отвести безвозмездно подъ сооруженіе полотна и постройку вокзала потребное количество земли изъ принадлежащихъ городу земель; 2) отпустить безвозмездно песокъ, глину и воду, сколько потребуется при сооруженіи пути и вокзала; 3) ассигновать пособіе казнѣ на означенную надобность 10.000 руб. изъ городскихъ средствъ.

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предположено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приближительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предпологаемомъ районѣ грузового тяготебнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящяся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражена въ коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100 \cdot x^2}{b}$; x—густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), b—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17	Отъ ст. Балта до м. Саврань.	Подольская губернія, Балтскій уѣздъ, Херсонская губернія, Анашевскій уѣздъ.	около 50	Юго-Зап. ж. д.	68	3—4	60—80	3—4	5—10	15	1
18	Отъ ст. Любашевка черезъ м. Кривое озеро до м. Голосково (безъ моста черезъ Бугъ).	Подольская губ., Балтскій уѣздъ; Херсонская губ., Апаньевскій уѣздъ.	около 43	„	68	3—4	60—80	3—4	5—10	15	1
19	Отъ ст. Комаровцы черезъ г. Летичевъ до м. Новокопчановъ съ отвѣтвленіемъ отъ г. Летичева до м. Меджибожь.	Подольская губ., Летичевскій и Липинскій уѣзды.	около 50	„	86	3—4	80-100	3—4	5—10	11	15

Количество и роль торговопромышленных предприятий в районах тяготы подъездного пути.	Предполагаемый приблизительный годовой размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъездн. пути къ концу перваго пятилѣтя послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Ичисленъ приблизительно къ размаху среднего годового грузооборота за пятилѣtie (1905—1909) на ближайш. станц. магистрала въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я о тѣхъ возносленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъездного пути.	По сооруженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
1 мельница. 2 маслобойни. 3	99	24	7	—
1 винокур. зав. 1 мельница. 2	101	20	8	Помѣщикъ Широченко, владѣл. имѣнія Кривое озеро. Въ случаѣ постройки подъездного пути Голосково—Кривое Озеро—Любашевка, при условіи проведенія линіи черезъ имѣніе и устройства вокзала въ чертѣ имѣнія при м. Кривое Озеро, можетъ быть предоставлена казнѣ бесплатно земля подъ полотно и станціонныя сооруженія.
3 сахарн. зав. 17 мельницъ. 2 пивовар. зав. 3 винокур. зав. 1 табачн. фабр. 26	117	19	3	Управленіе Летичевскими имѣніями гр. И. Д. Маркова. Въ случаѣ, если полотно проектируемой дороги пройдетъ по землямъ владѣльца, онъ жертвуетъ бесплатно до 15 десятинъ земли. Новоконостантиновскій мѣщанскій староста выразилъ готовность предоставить казнѣ 200.000 пудовъ камня съ потребнымъ количествомъ къ нему песку; и, въ случаѣ утвержденія проекта вѣтки, Новоконостантиновскимъ мѣщанскимъ обществомъ будетъ дано 5.000 рублей. Летичевская Городская Управа. Отъ г. Летичева—десять тысячъ рублей, бесплатные матеріалы: камень дикій и известнякъ, а также земля подъ устройство станціи и подъ прокладку пути на разстояніи 5—6 верстъ по направленію къ м. Ново-Константинову.

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыкающія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузоваго тяготенія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстѣ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выразенная коэффициентомъ К по формулѣ $K = 100 \frac{K^2}{6}$; ж.—густота сѣтки (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б.—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жители въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
20	Отъ ст. Винница до г. Литинѣ.	Подольская губ., Литинскій и Винницкій уѣзды.	около 32	Ю.-З. ж. д.	72	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	10	20
21	Отъ ст. Варь через м. Ялгушковъ, г. Новая Ушица до м. Мнѣшковцы.	Подольская губ., Новоушицкій и Могилевъ-Подольскій уѣзды.	около 50	,	102	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	12	10

Колличество и родъ торговпромыш- ленныхъ предпріятій въ районѣ тяго- тѣнія подъѣздного пути.	Предлагаемый прибыльнѣе. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзди. пути къ концу перваго пяти- лѣтія послѣ его сооруже. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пяти- лѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистрالی въ районѣ примыканія под- ѣздного пути.	Среднее разстояніе въ вер- стахъ до линій жельзной дороги.		Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооружеія подъѣздного пути.	По сооружеіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
13 мельницъ. 3 мыловар. зав. 1 спирточн. зав. 1 пивовар. зав. 1 табачн. фабр.	117	15	6	—
3 сахарн. зав. 6 винокур. зав. 13 мельницъ. 1 фарфор. зав. 1 бумажи. фабр.	194	34	8	<p>Ново-Ушицкая Городская Управа. Бесплатное добываніе песка, камня, глинны, а землю какая понадобится подъ полотно жельзной дороги и вокзала съ постройками за половину той цѣны, которая будетъ существовать во время постройки въ этой мѣстности.</p> <p>А. І. Подоскій, владѣлецъ свекло-сахарнаго завода. Въ случаѣ, если подъѣздной путь пройдетъ черезъ имѣніе Отроковъ, то нужную подъ полосу означенной дороги землю предоставитъ бесплатно.</p> <p>Н. Львовъ, влад. имѣнія при с. Глѣбовѣ и дер. Джуржовкѣ. Въ случаѣ прохожденія жел.-дорож. пути по землямъ имѣнія г-на Львова при с. Глѣбовѣ и д. Джуржовкѣ, бесплатно будетъ предоставлено казѣ для отчужденія потребное количество земли подъ дорогу, а также бесплатное пользованіе водою изъ пруда и ломка камня для надобности дороги.</p> <p>Послѣднее, т. е. камень и воду, выражаетъ согласіе дать даже въ томъ случаѣ, если направленіе пути будетъ по землямъ посторонняго лица.</p> <p>А. О. Шмидтъ. Экономія Осламовскаго имѣнія можетъ предоставить казѣ пользоваться правомъ ломки камня въ возвышенныхъ склонахъ, вдоль лѣваго берега р. Калюсь, въ предѣлахъ его имѣнія, какіе будутъ указаны имъ самимъ и въ количествѣ безъ истощенія каменоломень для пользованія имѣнія за половину торговую стоимость его, которая будетъ въ то время въ ближайшихъ окрестностяхъ.</p>

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога приписанія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предположимомъ районѣ грузового тяготенія къ подъѣзд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управ. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуживности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.		Обслуживность жел. д. выражена коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100 \times \text{л}}{6}$; л — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.); б — густота населенія на 1 кв. вер.		Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
22	Отъ ст. Гнивань через м. Сутпски до м. Тивровъ.	Подольская губ., Винницкій уѣздъ.	около 18	Ю.-З. ж. д.	99	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	—	—
Окончательное рѣшеніе отложено и вопросъ остается Уѣздной Земской Управы подробныхъ статистическихъ фронъ грузо											
23	Отъ ст. Вашиарка через м. Томашполь до г. Ямполь Подольскій.	Подольская губ., Ямпольскій уѣздъ.	около 53	„	101	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	9	28

Количество и родъ торговыхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъездного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзда. пути къ кошку первого пятилѣтня постѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистрали въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъездного пути.	По сооруженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
2 винокур. зав. 6 мельницъ. <hr/> 8	—	13	4	—
открытымъ, впредь до полученія отъ Винницкой экономическихъ данныхъ для опредѣленія разоваго оборота.				
4 сахарн. зав. 2 винокур. зав. 33 мельницы. 1 пивовар. зав. 1 свѣчной зав. 2 мыловар. зав. 4 лѣсоп. завода. 1 крахм. зав. 1 разр. жер. кам. 1 скл. перьевъ и пуха. <hr/> 50	189	32	8	Ямпольскій Городской Староста. Дзыговская Мѣщанская Управа увѣдомила, что евреи м. Дзыговки изъявляютъ согласіе оказать казнѣ денежную субсидію въ размѣрѣ 10.000 руб. на сооруженіе рельсовой вѣтви отъ г. Ямполь до ст. Вапнярка, если при м. Дзыговкѣ будетъ устроенъ полустанокъ.

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губерния и уездъ, въ районѣ которыхъ предположено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыкающая къ подъездному пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предположаемомъ районѣ грузового тяготенія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обеспеченности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выразенная коэффиціентами К по формулѣ $K = 100 \frac{x^2}{b}$; x—густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), b—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
24	Отъ ст. Рахны через м. Дербчинъ, с. Хоменки до м. Черевцы.	Подольская губ., Ямпольскій уездъ.	около 38	Юго-Зап. ж. д.	97	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	19	26
25	Отъ ст. Ванярка через м. Тульчинъ до г. Брацлавъ.	Подольская губ., Брацлавскій уездъ.	около 38	„	115	3—4	болѣе 100	3—4	5—10	16	17

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъездного пути.	Предполагаемый приблизительный годово́й размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъездн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруже. (въ тысяч. пуд.). Ичисленіе приблизительно къ размаху среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на близкаши, станціи магистральной въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казніѣ въ случаѣ сооружеія проектируемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пореіоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооружеія подъездного пути.	По сооружеіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
<p>3 сахарн. зав. 6 впокур. зав. 1 пиво-мед. зав. 46 мельницъ. 5 маслобенъ. 1 мыловар. зав. 1 кожев. зав. 1 гончарн. зав. 1 кирпич. зав. 2 разраб. дѣса. 1 камеломня. 1 извест. зав.</p> <p>69</p>	107	23	6	—
<p>2 впокур. зав. 3 пшвар. зав. 7 кожен. зав. 3 табачн. зав. 15 мельницъ. 1 камеломня. 1 сушвальня. 4 маслостопн. 4 кирпич. зав. 1 мыловар. зав.</p> <p>41</p>	209	19	4	<p>Брацлавская Городская Управа. Городъ готовъ отвести изъ принадлежащихъ ему земель, необходимую подъ полотно, станцію и развѣзды дороги, полосу бесплатно; отпустить бесплатно необходимый на постройку станціи въ г. Брацлавѣ камень, песокъ, глыну и уплачивать ежегодно въ теченіе десяти лѣтъ по двѣ тысячи рублей изъ городскихъ суммъ, но съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, если вокзалъ жел. дор. будетъ устроенъ на опредѣленномъ, г.г. инженерами указанномъ пунктѣ, т. е. у самаго города, между православнымъ и католическимъ кладбищами, причемъ подъ полотно дороги отводится городомъ безвозмездно только та земля, которая состоитъ во владѣніи города. Отвода же земли, принадлежащей частнымъ лицамъ городъ на себя не принимаетъ; но если бы вокзалъ почему либо устроенъ былъ не на указанномъ выше пунктѣ, а на другомъ, отдаленномъ отъ города мѣстѣ, хотя бы и на городской землѣ, то городъ не принимаетъ на себя обязательство не только выдавать какую-либо денежную субсидію, но и отводить без-</p>

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предположено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г. Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражена коэффиціентомъ К по формулѣ $K = \frac{100 \cdot \mu}{\beta}$; μ — густота сѣтки (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), β — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26	Отъ ст. Кодыма черезъ с. Загнитовъ до м. Каменка.	Подольская губ., Ольгопольскій и Балтскій уѣзды.	около 35	Юго-Зап. ж. д.	87	3—4	60—80	3—4	5—10	15	4
27	Подъездной путь въ районѣ мѣстеч. Фельштиня, Кузьмино, Городокъ и Сатановъ съ примыканіемъ къ ст. Проскуровъ Юго-Зап. жел. дор.	Подольская губ.	Нѣскольکو вариантовъ отъ 23 до 60 вер.	„	—	3—4	—	—	—	—	—

Вопросъ пока считается открытымъ, впредь, до получе сахарозаводчиковъ и отъ мѣстнаго Земства взаимно раз рельсоваго пути, протяженіе и направленіе коего наибо самъ мѣстнаго населенія и сахарной промышленности.

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготыя подѣздного пути.	Предлагаемый приблизительн. годовой размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруже. (въ тысяч. пуд.). Ичислены приблизительно къ разбрамъ среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистрالی въ районѣ предлагаемаго подѣздного пути.	Среднее разстояние въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооружеиіи подѣздного пути.	По сооружеиіи подѣздного пути.	
13	14	15	16	о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооружеиія проектируемыхъ подѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
2 винокам. зав. 18 мельницъ. 4 кожевен. зав. 2 зав. салн. св. 1 копн изв. кам. 27	142	22	7	возмездно принадлежащую ему землю подъ полотно ч вокзалъ дороги. Управляющ. 10-мъ Тульчинск. Удѣльн. имѣн-Вслѣдствіе предписанія Управленія Кіевскаго Удѣльнаго Округа, сообщаетъ, что при проведеніи жел. дор. пути отъ ст. Валнярка черезъ Тимановку, Тульчинъ до г. Брацлавъ и при устройствѣ станціи около м. Тульчино, Главное Управленіе Удѣловъ готово оказать возможныя льготы при отводѣ Удѣльной земли подъ постройку станціи.

нія отъ Правленія Всероссийскаго О-ва
работаннаго и согласованнаго проекта
дѣе соответствовало-бы общимъ интере-

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооружение подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога прилегающая къ подъездному пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. пзд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром. пзд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выражена въ коэффициентахъ по формулѣ $K = \frac{100 \cdot d}{b}$, д—густота сѣтки (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
28	Отъ ст. Оженинъ черезъ г. Острогъ до м. Ямполь Волынской.	Волынская губ., Острожскій и Кременецкій уѣзды.	около 55	Юго-Зап. ж. д.	86	1,5—2	80—100 и болѣе 100	2—3	5—10	13	6
29	Отъ ст. Шепетовка черезъ г. Изяславъ, м. Бѣлгородка до м. Ямполь - Волынской.	Волынская губ., Изяславскій, Острожскій и Кременецкій уѣзды.	около 60	„	92	1,5—2	80—100 и болѣе 100	2—3	5—10	12	9
30	Отъ ст. Кременецъ до м. Почаевъ.	Волынская губ., Кременецкій уѣздъ.	около 20	„	86	1,5—2	80—100	2—3	5—10	20	4
31	Отъ ст. Полонное черезъ м. Рогачевъ, м. Барановка до г. Новоградъ Волынской.	Волынская губ., Новоградъ-Волынской уѣздъ.	около 50	„	73	1,5—2	60—80	2—3	5—10	11	7

Количество и родъ торговыхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Предлагаемый приблизительн. годовоі размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ кошу первого пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ разбѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралі въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
3 винокур. зав. 1 пивовар. зав. 13 мельницъ. 1 мыловар. зав. 1 кожев. зав. 1 свѣчной зав. 2 лѣсопилки.	63	21	6	—
22				
1 сахарн. зав. 7 винокур. зав. 15 мельницъ. 1 чуг.-лит. зав. 1 кирпичн. зав. 2 известк. зав. 1 зав. салын. св.	120	32	8	Изяславская Уѣздная Земская Управа. Уѣздной Управой были запрошены самые крупные землевладѣльцы Изяславскаго уѣзда. На означенное обращеніе Управы, князь Р. В. Сангушко сообщилъ, что онъ въ видѣ помощи для осуществленія намѣченной цѣли, готовъ бесплатно отчудить подъ проектируемую жел. дорогу до десяти десятинъ земли въ предѣлахъ его земельныхъ владѣній.
28				
1 винокур. зав. 5 мельницъ. 1 кирпичн. зав. 1 лѣсопильн. зав.	75	23	11	—
8				
7 винок. зав. 1 пивовар. зав. 11 мельницъ. 1 каз. очист. скл. 1 сукновальня. 1 кожев. зав. 1 фабр. пап. бум. 5 фарф. п. фаянс. заводовъ.	180	43	7	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подѣздного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подѣздного пути.	Длина подѣздного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подѣздного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подѣзд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министертства Торг. и Пром., изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обеспеченности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подѣздныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обеспеченность жел. д. выражена на коэффициентомъ К по формулѣ $K = 100 \frac{K_2}{K_1}$; а — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
32	Отъ ст. Ровно черезъ м. Гоцца, м. Корець до г. Новоградъ Волинскій.	Волинская губ., Новоградъ-Волинскій и Гродненскій уѣзды.	около 90	Юго-Зап. ж. д.	64	1,5—2	60—80 и болѣе 100	2—3	5—10	24	9
33	Отъ ст. Моквинъ до м. Березно.	Волинская губ., Ровненскій уѣздъ.	около 15	„	—	1,5—2	45—60	2—3	5—10	—	—

Согласно телеграфнаго ходатайства Предвы, разсмотрѣніе проекта отложено, впредь женій рельсовыхъ путей

Колличество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительно. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзди. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайши. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, каковая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
<p>2 стекольп. зав. 1 фабр. ги. меб. 5 дѣсопильн. зав. 3 чуг.-лит. зав. 1 мѣдно-лит. зав.</p> <p>43</p> <p>2 сахарн. зав. 6 винокур. зав. 1 пиво-вар. зав. 15 мельницъ. 1 маслобойн. зав. 12 кожев. зав. 2 сукон. фабр. 1 стекольн. зав. 3 фарф. завод. 3 дѣсопильн. зав. 3 кирпичн. зав. 2 мѣди. чуг.-лит. завода.</p> <p>51</p>	<p>126</p>	<p>41</p>	<p>8</p>	<p>—</p>
<p>сѣдателя Ровненской Уѣздной Земской Управы до получения отъ Земской Управы ея соображенія въ Ровненскомъ уѣздѣ.</p>				

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уездъ, въ районѣ которыхъ предположено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыкающая къ подъездному пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемыхъ районѣ грузонного тяготения къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всея горюденія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром., изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслужаемости жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. параксетивал коэффициентомъ К по формулѣ $K = 100 \frac{a^2}{b}$; а — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жители въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
34	Подъездной путь отъ ст. Клеванъ Ю. Зап. ж. д. въ Ровненскомъ уездѣ въ районѣ бывшихъ частныхъ жел. дор. вѣтвей Степанъ - Клеванъ съ развѣтвленіями.	Волынская губ., Ровненскій уездъ.	Три варианта отъ 40 до 60 вер.	Юго-Зап. ж. д.	—	1,5—2	45—60	2—3	5—10	—	—
То же и по этому пути (см.											
35	Отъ станціи Киверцы до м. Колки.	Волынская губ., Луцкій уездъ.	около 30	»	—	1,5—2	45—60	2—3	5—10	Будущи от Волынскаго обсужденіе пока остаея направленія ства п воз Управл.	
36	Отъ ст. Трояновъ Валь черезъ г. Болградъ, с. Каракуртъ, с. Ташбунаръ, с. Кайраклию до г. Измаила.	Бессарабская губ., Измаильскій уездъ.	около 50	»	82	2—2,5	30—45 45—60	3—4	5—10	17	3

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губерния и уездъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Мп-истерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражена коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100}{\frac{a}{b}}$; а—густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
37	Отъст. Волчанскыя черезъ с. Гаваносы до г. Кагуль.	Бессарабская губ., Измаильскій уездъ.	около 35	Юго-Зап. ж. д.	47	2—2,5	30—45	3—4	5—10	23	8

Количество и родъ торговопромышленныхъ предпріятій въ районѣ глго-твѣія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовоіі размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣзди. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размаху среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѣДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораѣоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
1 пар. мельн. 1 лѣсоп. заводъ. 2	65	30	7	— возмонымъ оказать казнѣ со стороны города слѣдующую матеріальную помощь: 1) отчудить безвозмездную землю подъ полотно жел. дор. на семь протяженіи территоріи г. Измаила отъ 5—9 верствъ, въ зависимости отъ условій мѣстности и направленія рельсового пути, 2) отвести также безвозмездно участокъ земли, необходимый для постройки зданія вокзала и службъ, 3) приобрести на средства города одишъ миллионъ кирпича мѣстнаго производства на постройку вокзала и другія сооруженія, который предоставитъ бесплатно въ распоряженіе Управленія жел. дороги. 4) провести на средства города водопроводъ къ мѣсту постройки вокзала и отпустить бесплатно потребное количество воды на вокзальные постройки и 5) принять на счетъ города расходы по производству техническихъ изысканій, съ выдачею для этой надобности трехъ тысячъ рублей, считая въ томъ числѣ одну тысячу рублей, ассигнованную Измаильскимъ Уѣзднымъ Советомъ для той же цѣли.

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	У губернии и уезды, въ районъ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.		
						Показатели степени обеспеченности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящеся на 10.000 жит.	Обслуживаемость жел. д. выражена въ коэффициентахъ К по формулѣ $K = 100 \frac{x^2}{b}$; x — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), b — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
38	Отъ ст. Быковецъ въ обходъ горнаго возвышенія Пятра до с. Нѣмцены.	Бессарабская губ., Кишиневскій уѣздъ.	около 53	„	10.-3. ж. д.	60	2—2,5	80-100	3—4	5—10	15	5
39	Отъ ст. Мамалыга до г. Хотинъ.	Бессарабская губ., Хотинскій уѣздъ.	около 30	„	„	129	2—2,5	болѣе 100	3—4	5—10	11	8
40	Отъ ст. Дрокия черезъ м. Рышкановка до м. Ецишцы съ отвѣтвленіемъ отъ м. Рышкановка до с. Авраменъ - Брапешты.	Бессарабская губ., Хотинскій и Бѣлцскій уѣзды.	около 90	„	„	69	2—2,5	45—60	3—4	5—10	12	2

Количество и родъ торговпромыш- ленныхъ предпріятій въ районѣ тяго- тѣнія подъѣздного пути.	Предлагаемый приблизительн. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ концу перваго пяти- лѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрѣмъ средняго годового грузооборота за пяти- лѣтіе (1905—1909) на ближайш. стаци. магистрالی въ районѣ прамыканія подѣ- ѣздного пути.	Среднее разстояніе въ вер- стахъ до линій железной дороги.		С В ъ Д ѣ Н І Я о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть ока- заны казні въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
3 винокур зав. 1 мельница. 22 каменоломни. <hr/> 26	122	19	8	—
1 сахарный зав. 2 винокур. зав. 3 мельницы. 4 пивовар. зав. 3 солодов. " 1 мыловар. " 4 табачн. " 3 кирпичн. " 1 лѣсоп. " 1 фабр. гнут. меб. 2 гипсов. зав. 3 маслобойни. <hr/> 28	69	29	8	—
1 винокур. зав. 35 мельницъ. <hr/> 36	139	23	8	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приближительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министертства Торг. и Пром. издъ въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выравленная коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100 \text{ кв. в.}}{\text{длина жел. дор. на 100 кв. в.}}$, а — густота сѣти (чп. б. — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
41	Отъ ст. Маркушты до г. Сороки.	Бессарабская губ., Сорокскій уѣздъ.	около 30	Ю.-З. ж. д.	91	2—2,5	60—80	3—4	5—10	19	3
42	Отъ ст. Васкаццы до м. Брнчань.	Бессарабская губ., Хотинскій уѣздъ.	около 14	„	103	2—2,5	болѣе 100	3—4	5—10	11	8
						Рѣшеніе вопроса отложено до выясненія Земствомъ размѣра грузооборота, могущаго быть					
43	Отъ ст. Вѣльцы до с. Скуляны.	Бессарабская губ., Вѣлецкій уѣздъ.	около 50	„	51	2—2,5	45—60	3—4	5—10	12	2
						Рѣшеніе по этому проекту отложено до выясненія этого					
44	Два варианта: а) отъ ст. Сновская до с. Тихоновичи; б) отъ ст. Сновская до с. Охромѣвнич.	Черниговская губ., Городнянскій уѣздъ.	около 23 25	Л.-Р. ж. д.	—	2—2,5	45—60	3—4	10—15	—	—
						Окончательное рѣшеніе отложено до полученія отвѣта чествъ ежегодно эксплоати					

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ отгонѣ подъездного пути.	Предлагаемый приблизительн. годовоі размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъездн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его соорж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размаху средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казпѣ въ случаѣ соорженія проектируемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До соорженія подъездного пути.	По соорженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
<p>1 лѣсон. зав. 1 пар. мельница. 1 винок. заводъ. 1 швов. заводъ.</p> <hr/> <p>4</p>	111	17	4	—
<p>1 винокур. зав. 7 мельницъ.</p> <hr/> <p>8</p>	—	14	2	—
<p>экономическихъ данныхъ для опредѣленія на этомъ подъездномъ пути.</p>				
<p>1 винокур. зав. 16 мельницъ.</p> <hr/> <p>17</p>	—	23	7	—
<p>земствомъ направленія хлѣбныхъ грузовъ изъ района.</p>				
<p>отъ Черняговской Казенной Палаты о колируемой площади лѣса.</p>				

№. № по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходится на 10.000 жит.	Объемность жел. д. выразенная коэффициентомъ К по формулѣ: $K = 100 \frac{a}{b}$, гдѣ a — число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), b — густота населенія на 1 кв. вер.	Горючий оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.	Промышленный оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
45	Отъ ст. Дочь до г. Борзна.	Черниговская губ., Борзенскій уѣздъ.	около 16	Л. Р. ж. д.	67	2—2,5	60—80	3—4	10—15	12	—
46	Отъ ст. Мѣна черезъ с. Волосковцы до г. Березна.	Черниговская губ., Черниговскій и Сосницкій уѣзды.	около 30	„	71	2—2,5	60—80 45—60	3—4	10—15	7	9
47	Отъ ст. Мѣна до г. Сосница.	Черниговская губ., Сосницкій уѣздъ.	около 18	„	63	2—2,5	45—60	3—4	10—15	12	2
48	Отъ ст. Унеча до г. Мглина.	Черниговская губ., Мглинскій уѣздъ.	около 25	Пол. ж. д.	51	2—2,5	45—60	3—4	10—15	9	6

Количество и родъ торгопромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовоіи размѣръ грузооборота на 1 вер. протяженія подъѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1906—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ восполненіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
1 винокур. зав. 1 мыловар. зав. 1 кожев. зав. <hr/> 3	60	15	4	Борзненская Уѣздная Земская Управа согласна предоставить въ пользованіе желѣзной дороги для проведенія рельсоваго пути необходимую часть большой транспортной дороги на участкѣ Борана—Шаловаловка, на протяженіи 8 верстъ съ готовою земляною насыпью при ширинѣ 4 пог. саж. и высотой въ среднемъ 0,33 пог. саж.
3 винокур. зав. 4 мельницы. 1 маслособойня. 1 кожевен. зав. 3 добыв. кирпища и глины. <hr/> 12	122	19	5	Березинское Городское Управленіе. Городъ Березна можетъ безвозмездно предоставить необходимое количество земли вблизи г. Березны подъ постройку вокзала и др. службъ подъѣздного пути.
1 сахарный зав. 2 винокур. зав. 2 мельницы. 1 пивовар. зав. <hr/> 6	122	20	11	Предсѣдатель Сосницкой Уѣздной Земской Управы. „Даемъ 15 тысячъ“. Якимяхъ (телеграмма).
5 винокур. зав. 3 маслособойни. 4 пеньков. зав. 1 дѣсон. ” 1 канатн. ” <hr/> 14	170	31	15	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣзды, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога прилегающая къ подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового талованія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управы, по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и отпосл. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражается коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100}{\frac{A}{B}}$, а—густота стѣн (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б—густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
49	Отъ ст. Злынка до посада Злынка.	Черниговская губ., Новозыбковскій уѣздъ.	около 8	Польсск. ж. д.	53	2—2,5	60—80	3—4	10—15	—	—
Вопросъ считается открытымъ до провѣрки черезъ Управление Польскихъ жел. дорогъ результатовъ коммерческой эксплуатаціи этого подъездного пути.											
50	Отъ ст. Городня до г. Чернигова.	Черниговская губ., Черниговскій и Городнянскій уѣзды.	около 50	Либ.-Ром. ж. д.	64	2—2,5	60—80 45—60	3—4	10—15	17	3
Рѣшеніе вопроса отложено до полученія отъ Черниговскаго Губернскаго Земства подробныхъ экономическихъ данныхъ и свѣдѣній о размѣрахъ воспособленія казны.											
51	Отъ ст. Почепъ до г. Трубчевскъ съ вѣткой на г. Погаръ безъ моста черезъ р. Судость.	Орловская ¹⁾ Черниговская губ. ²⁾ ¹⁾ Трубчевскій и ²⁾ Стародубскій, Мглинскій уѣзды.	около 62	Польсск. ж. д.	48	Черн. 2—2,5 Орлов. 2,5—3	30—45 45—60 60—80	3—4 4—5	10—15	19	11

Количество и родъ торговпромышленныхъ предприятий въ районѣ таго-тѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. прогнж. подъѣздн. пути къ концу перваго пяти-лѣтія послѣ его соорж. (въ тысяч. пуд.). Ичисленкъ привъзительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пяти-лѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистрала въ районѣ примыканія под-ѣздного пути.	Среднее разстоініе въ вер-стахъ до линіи желѣзной дороги.		С В ъ Д Ѣ Н І Я о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть ока-заны казнѣ въ случаѣ соорженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До соорженія подъѣздного пути.	По соорженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
—	—	—	—	—
8 винокур. зав. 2 ппвомед. ” 12 мельницъ 5 лѣсопиленъ. 12 кирпичн. зав. 1 мыловар. ” 1 зав. церк. свѣч. 2 канатныхъ зав. 1 стекольн. зав. 1 кишечн. ”	—	—	—	—
46				
4 винокур. зав. 5 мельницъ. 4 маслобойн. 2 лѣсоп. зав. 2 кожевеп. зав. 5 кирпичн. зав. 1 канатн. зав. 22 пенк. треп. 10 пенькопряд. 1 известк. зав.	102	33	10	—
56				

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣзды, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ плательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. въ размѣреная коэффициенты К по формулѣ $K = 100 \frac{a}{b}$, а — густота стѣли (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
52	Отъ ст. Унеча черезъ г. Суражъ до г. Климовичи.	Могилевская) и Черниговская г.э.) 1) Климовичскій и 2) Суражскій уѣзды.	около 87	Полтвск. ж. д.	52	{ 1,5—2 2—2,5	45—60 60—80	3—4	10—15	6,5	3,5
53	Отъ ст. Буда-Кочелевская до м. Чечерскъ.	Могилевская губ., Рогачевскій уѣздъ.	около 30	Либ.-Ром. ж. д.	47	1,5—2	30—45	3—4	5—10	4	2
54	Два варианта: а) отъ ст. Бобруйскъ черезъ м. Брожа до ст. Рудобѣлка б) отъ ст. Бобруйскъ черезъ м. Брожа до м. Глузскъ.	Минская губ., Бобруйскій уѣздъ.	около 60 48	"	—	1—1,5	30—45	4—5	5—10	11	9

Отложено разсмотрѣніе проекта
О-ва с.-х. согласованнаго заключе
способле

Количество и родъ торговпромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовоѣ размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ примѣнительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станціи магистралаи въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, каковая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	17
28 винокур. зав. 3 мельницы. 2 маслбойни. 2 кожев. зав. 1 лѣсопильн. зав. 6 пенькотр. ” 1 сукновальня. 1 кирпичн. зав. 1 чулочн. маст.	170	57	20	—
45				—
11 винокур. зав. 2 мельницы. 1 крахм. заводъ. 2 лѣсопильни. 1 кожев. заводъ.	64	47	21	
17				—

по существу, до полученія отъ Земства и нія о направленіи вѣтви и о размѣрахъ во нія казнѣ.

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемаго подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъѣзд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.			Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	На основаніи данныхъ Министерства Торг. и Пром., изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.		Обслуженность жел. д. выраженная коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{100}{\frac{d}{b}}$; л — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.); б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговій оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
55	Отъ ст. Пуховичи до г. Игумень.	Минская губ., Игуменскій уѣздъ.	около 24	Л.-Р. ж. д.	36	1—1,5	30—45	4—5	5—10	8	8
56	Отъ ст. Новогрудокъ (Новоельня) черезъ г. Новогрудокъ до м. Еремичи.	Минская губ., Новогрудскій уѣздъ.	около 50	Пол. ж. д.	67	1—1,5	60—80	4—5	5—10	13	2
		Примѣчаніе къ гр. 14. По линіи ж. д. въ районѣ примыканія насыщеніе на версту равно=27.000 пудовъ. На линіи Московско-Брестской жел. дор., получающей грузы изъ разсматриваемаго района, насыщеніе на версту равно 90.000 пуд. Имѣя въ виду, что линія подъездного пути будетъ получать часть грузовъ изъ болѣе населеннаго района, везущаго свои продукты гужемъ на далекія разстоянія къ М.-Бр. ж. д. предполагается что грузооборотъ на подъездномъ пути будетъ значительно выше, чѣмъ 27.000 пудовъ на версту.									
57	Отъ ст. Урѣчье черезъ г. Слуцкѣ до ст. Запирье.	Минская губ., Слуцкій уѣздъ.	около 100	Л.-Р. и М.-Б. ж. д.	41	1—1,5	45—60	4—5	5—10	18	2

Количество и родъ. торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовоі размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Ичисленъ приблизительно къ размѣрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистрані въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ы Н І Я
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	о тѣхъ восносленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казпѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Порионнаго Комитета, каковая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
10 винокур. зав. 13 мельницъ. 2 крахмальн. зав. 3 лѣсопильн. " 1 гвоздильн. "	114	43	24	Игуменская Уѣздная Управа по дѣламъ Земскаго хозяйства. Земство Игуменскаго уѣзда произвело уже отчужденіе полосы земли въ 20 пог. саж. ширины за свой счетъ подъ устройство грунтовъ подъѣздного пути отъ г. Игумена до ст. Пуховичи, а слѣдовательно, съ согласія Земства, часть означенной земли можетъ отойти подъ укладку рельсоваго пути и только сравнительно немного потребуется земли для дополнительнаго отчужденія.
29				
14 винокур. зав. 64 мельницы. 1 маслобойня. 6 лѣсоп. зав. 9 смол. и скип. з. 21 кирпичн. " 2 крахмальн. " 2 изразцов. " 3 пзвестков. " 1 мыловар. " 1 гипсов. фабр.	27 ** 90 **)	29	9	Минская Губернская Управа по дѣламъ земскаго хозяйства. Губернскій комитетъ согласился на отпускъ изъ дорожнаго капитала ста тысячъ рублей въ пособіе на постройку желѣзнодорожнаго пути Новогрудокъ-Новоельня (ст. Новогрудская), если рѣшеніе подлежащаго желѣзнодорожнаго вѣдомства строить этотъ путь съ участіемъ Минскаго Земскаго Управленія послѣдуетъ не позднѣе января 1912 г.; въ противномъ случаѣ вопросъ о постройкѣ означеннаго пути останется въ неопредѣленномъ положеніи и придется приступить къ проведенію шоссе.
114				
27 винокур. зав. 11 пивовар. " 23 мельницы. 8 кожевен. зав. 11 лѣсопильн. 7 кирпичн. зав. 1 маслобойня. 2 мыловар. зав. 3 смолотур. "	95	30	10	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предполагено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жем. дорога примыкающая къ подъездному пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготебія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Минстерства Торг. и Пром., изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обеспеченности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящаго на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выразенная коэффициентомъ К по формулѣ $K = \frac{A}{B}$; А — густота сѣти (число вер. жем. дор. на 100 кв. п.), В — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
58	а) Отъ ст. Гудогай до г. Ошмяны.	Виленская губ., Ошмянскій уѣздъ.	около 17	Пол. ж. д.	—	2,5—3	30—45	5—6	15—20	15	25
	б) Отъ ст. Войганы до г. Ошмяны.		32	Л.-Р. ж. д.	—	2,5—3	30—45	5—6	15—20	15	25
59	Отъ ст. Веселый Куть черезъ г. Григориополь до г. Дубоссары.	Херсонская губ., Тираспольскій уѣздъ.	около 66	Ю.-З. ж. д.	57	2,5—3	45—60	4—5	10—15	22	1

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тягѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приблизительн. годово́й размахъ грузооборота на 1 вер. протяж. подъѣздн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруже. (въ тысяч. пуд.). Исчисленъ приблизительно къ размахамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1906—1909) на близкайн. станціи магистралн въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ	
		До сооруже́нія подъѣздного пути.	По сооруже́ніи подъѣздного пути.		
13	14	15	16	о тѣхъ воспообленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруже́нія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораювнаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.	
<p>3 обжигат. печ. 1 стекл. заводъ. 1 пробочн. зав. 1 зав. кол. мази</p> <p>99</p> <p>Отложенъ до полученія отъ общественной организаціи и управленій Либ.-Ром. и Полѣсск. ж. д. подсчета количества грузовъ, могущихъ поступить въ перевозку на данномъ подъѣздномъ пути и до выясненія, какая часть изъ общаго количества окажется новымъ грузомъ для магистральныхъ линій примыканія.</p> <p>1 сахарн. зав. 6 мельницъ.</p> <p>7</p>					
		90	39	8	<p>Григоріопольское Городское Управленіе даетъ бесплатно землю для проведенія линіи жел. дор. пути и подъ устройство вокзала въ обѣ стороны отъ г. Григоріополя: 1) на Веселый Куть и 2) на Дубоссары; можетъ дать также бесплатно добываніе камня, глины, песку и хряща.</p> <p>Г. В. Гросуль-Толстой, землевладѣлец. Если предполагаемая вѣтка пройдетъ по землѣ владѣльца, въ районѣ м. Гросулово, то онъ предоставляетъ казнѣ участокъ земли для линіи дороги за половинную плату ея дѣйствительной стоимости.</p> <p>Если же признано будетъ необходимымъ построить станцію въ м. Гросулово на его землѣ, то онъ предоставляетъ участокъ земли для постройки станціи въ размѣрѣ не свыше 1 десятины бесплатно, а свыше за половинную плату ея дѣйствительной стоимости.</p> <p>Дубоссарское Городское Упрощенное Управле-</p>

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣздъ, въ районѣ которыхъ предложено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемомъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъезд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.					На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром., изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъездныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.					Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
60	Отъ ст. Елисаветградъ до г. Вобрица.	Херсонская губ., Елисаветградскій уѣздъ.	около 50	Ю.-З. ж. д.	53	2,5—3	45—60	4—5	10—15	16	1	
Окончательное рѣшеніе вопроса отложено до полученія отъ Земства дополнительныхъ данныхъ о размѣрахъ и направленіи грузооборота для опредѣленія направленія и пункта примыканія подъездного пути.												
61	Отъ ст. Веселый Куть до м. Черново.	Херсонская губ., Анапьевскій и Тираспольскій уѣзды.	около 50	"	37	2,5—3	30—45 45—60	4—5	10—15	19	0	
62	Отъ ст. Рени къ пристани Рени.	Бессарабская губ., Измаильскій уѣздъ	2 $\frac{1}{2}$	Ю.-З. ж. д.	—	—	—	—	—	—	—	

Б. Г р у п п а п р и с т а н с к и х ъ

Коллчество и родъ торгвопромишленнахъ предпріятій въ районѣ тяготѣнія подъѣздного пути.	Предполагаемый приближенный. годовой разамбръ грузооборота на 1 вер. прогвж. подъѣзди. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Ичисленъ приблизительно къ разамбрамъ средняго годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъѣздного пути.	Среднее разстояние въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		СВѢДѢНІЯ
		До сооруженія подъѣздного пути.	По сооруженіи подъѣздного пути.	
13	14	15	16	о тѣхъ воспособненіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектируемыхъ подъѣздныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, какая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
<p>1 пивовар. зав. 3 мельницы. 2 маслобойни. 2 мыловар. зав. 3 кожевен. зав. 2 кирпичн. ” 1 ватная фабр. 1 фабр. об. бум.</p> <hr/> <p>15</p>	—	45	6	—
<p>1 круподерня и мукомольня.</p> <hr/> <p>1</p>	90	38	12	—
В Ѣ Т В О Й:	—	—	—	—
—	—	—	—	—

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	У губернии и уезды, в районе которых предположено сооружение подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыкающая к подъездному пути.	Плотность населения на 1 кв. в. в предполагаемом районе грузового тяготения к подъезд. пути, считая в общий итог и все городские поселения, находящиеся в этом районе.	На основании данных Управ. по сооружению жел. дор. изд. 1911 г.				На основании данных Министрства Торг. и Пром. изд. в 1911 г. и относящ. к 1900 г.	
						Показатели степени обесцуженности жел. дор. той местности, в которой проектируется сооружение подъездных питательных рельсовых путей.	Протяжение жел. дор. на 100 кв. верст площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяжение ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выразенная коэффициентом К по формуле $K = \frac{100 \cdot \delta}{\beta}$, где δ — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), β — густота населения на 1 кв. вер.	Торговый оборот на 1-го жителя в рублях.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
63	Отъ разъѣзда Припять на 310 верстѣ Вильна-Сарненской линіи Пол. ж. д. къ берегу рѣки Припять около желѣзнодорожнаго моста на 307 верстѣ той же линіи.	Минская губ., Пинскій уѣздъ.	3	Пол. ж. д.	—	—	—	—	—	—	—
Окончательное рѣшеніе вопроса по пристанскимъ отложено въ виду неприбытія представителей шенія и инспектора судоходства по р. Днѣпру											
64	Отъ ст. Рѣчица къ пристани р. Днѣпра у г. Рѣчицы.	Минская губ., Рѣчицкій уѣздъ.	4,5	»	—	—	—	—	—	—	—
С м о т р . п о р я д к о в ы й № 63.											
65	Отъ ст. Мозырь къ пристани р. Припяти противъ г. Мозыря.	Минская губ., Мозырскій уѣздъ.	12	»	—	—	—	—	—	—	—
С м о т р . п о р я д к о в ы й № 63.											
66	Отъ ст. Новобѣлицкая къ лѣвому берегу р. Сожа.	Могилевская губ., Гомельскій уѣздъ.	2	Либ.-Ром. ж. д.	—	—	—	—	—	—	—
С м о т р . п о р я д к о в ы й № 63.											

№№ по порядку.	Начальные, конечные и некоторые главные промежуточные пункты проектируемого подъездного пути.	Губернія и уѣзды, въ районѣ которыхъ предположено сооруженіе подъездного пути.	Длина подъездного пути (приблизительная).	Магистральная жел. дорога примыканія подъездного пути.	Плотность населенія на 1 кв. в. въ предполагаемъ районѣ грузового тяготѣнія къ подъѣзд. пути, считая въ общій итогъ и всѣ городскія поселенія, находящіяся въ этомъ районѣ.	На основаніи данныхъ Управл. по сооруженію жел. дор. изд. 1911 г.				На основаніи данныхъ Министрства Торг. и Пром. изд. въ 1911 г. и относящ. къ 1900 г.	
						Показатели степени обслуженности жел. дор. той мѣстности, въ которой проектируется сооруженіе подъѣздныхъ питательныхъ рельсовыхъ путей.	Протяженіе жел. дор. на 100 кв. верстъ площади.	Жителей на 1 кв. версту площади.	Протяженіе ж. д. приходящееся на 10.000 жит.	Обслуженность жел. д. выражена коэффиціентомъ К по формулѣ $K = \frac{100}{\frac{a}{b}}$; а — густота сѣти (число вер. жел. дор. на 100 кв. в.), б — густота населенія на 1 кв. вер.	Торговый оборотъ на 1-го жителя въ рубляхъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
67	Отъ ст. Гомель къ пристани Гомель.	Могилевская губ., Гомельскій уѣздъ.	Либ.-Ром. ж. д.	—	—	—	—	—	—	—	—
						С м о т р . п о р я д к о в ы й № 63.					
68	Отъ ст. Жлобинъ къ пристани Жлобинъ.	Могилевская губ., Рогачевскій уѣздъ.	„	—	—	—	—	—	—	—	—
						С м о т р . п о р я д к о в ы й № 63.					

Примѣчаніе 1-е. Плотность населенія на одну квадратную версту по графамъ 6 и 8 оказывается тяготѣнія къ данному подъѣздному пути крупныхъ городовъ и населенныхъ пунктовъ.

Примѣчаніе 2-е. Данныя о приблизительной стоимости сооруженія путей и о коммерческихъ результатахъ и кромѣ того не поступили всѣ отвѣты на запросы о возможныхъ воспособле-

Примѣчаніе 3-е. Въ отношеніи распредѣленія подъѣздныхъ путей на очереди Комиссія пока рота (см. гр. 14), раздѣляя послѣдній на три категоріи, коимъ соотвѣтствуютъ три рель; отъ 80.119.000 пуд. включительно на версту—2-я очередь и, наконецъ, отъ 120.000 пуд. очереди принять лишь пока, временно, до окончательной разработки всѣхъ экономичѣснй объ ожидаемыхъ воспособленіяхъ казны на сооруженіе подъѣздныхъ путей. Всѣ Комитета, дадутъ болѣе полный матеріалъ для распредѣленія подъѣздныхъ путей на

Количество и родъ торговопромышленныхъ предприятий въ районѣ тяготеія подъездного пути.	Предполагаемый приблизительн. годовой размѣръ грузооборота на 1 вер. протяж. подъездн. пути къ концу перваго пятилѣтія послѣ его сооруж. (въ тысяч. пуд.). Исчислено приблизительно къ размѣрамъ среднего годового грузооборота за пятилѣтіе (1905—1909) на ближайш. станц. магистралахъ въ районѣ примыканія подъездного пути.	Среднее разстояніе въ верстахъ до линіи желѣзной дороги.		С В Ъ Д Ъ Н І Я о тѣхъ воспособленіяхъ, какія могли бы быть оказаны казнѣ въ случаѣ сооруженія проектпруемыхъ подъездныхъ рельсовыхъ ширококолейныхъ путей. Составлены на основаніи только той части отвѣтовъ на запросы канцеляріи Пораіоннаго Комитета, которая получена до 24 октября 1911 г. Многіе отвѣты еще не получены.
		До сооруженія подъездного пути.	По сооруженіи подъездного пути.	
13	14	15	16	17
—	—	—	—	—

въ одной и той же губерніи неодинаковою въ зависимости отъ наличія или отсутствія въ районѣ

татахъ эксплуатаціи ихъ не готовы, т. к. матеріалъ необходимый для сего еще находится въ разнѣхъ казнѣ (см. гр. 18).

держится измѣрителя, основаннаго на приблизительныхъ размѣрахъ ожидаемаго грузооборота, а именно: грузооборотъ до 79.000 пудовъ включительно на версту протяженія—3-я очередь и выше на версту—1-я очередь. Но такой способъ распредѣленія подъездныхъ путей на чesкихъ, финансовыхъ, коммерческихъ и техническихъ данныхъ, а равно до полученія всѣхъ свѣдѣній, а также мѣстныхъ условій, подлежащія выясненію въ засѣданіяхъ будущей сессіи очереди, что и будетъ сдѣлано въ февральской сессіи Кіевскаго Пораіоннаго Комитета.

Изъ всѣхъ подъѣздныхъ путей, представленныхъ Пораіонными Комитетами, **въ первую очередь отнесены** пути общимъ протяженіемъ:

Харьковскимъ Пораіоннымъ Комитетомъ	1371	вер.
Варшавскимъ " " 	1024	"
Восточнымъ " " 	179	"
С.-Петербургскимъ " " 	260	"
Кіевскимъ " " 	1362	"
	<hr/>	
	4.196	вер.

Во второй очереди отнесены:

Харьковскимъ Пораіоннымъ Комитетомъ	444	вер.
Варшавскимъ " " 	1476	"
Восточнымъ " " 	90	"
С.-Петербургскимъ " " 	362	"
Кіевскимъ " " 	545	"
	<hr/>	
	2.917	вер.

Къ третьей очереди отнесены:

Харьковскимъ Пораіоннымъ Комитетомъ	649	вер.
Варшавскимъ " " 	483	"
С.-Петербургскимъ " " 	1237	"
Кіевскимъ " " 	783	"
	<hr/>	
	3.152	вер.

Всего по тремъ группамъ . . 10.265 вер.

Въ эти группы не вошли вѣтви, длина коихъ Комитетами не указана. Московскій же Пораіонный Комитетъ распредѣленіе вѣтвей на категоріи не производилъ.

ПО ОБЛАСТЯМЪ.

Подъездные пути, намѣченные Комитетами, распределяются слѣдующимъ образомъ:

ОБЛАСТИ.	Подъездные пути версть.				ПРИМЪЧАНІЕ.
	1-й очере- ди.	2-й очере- ди.	3-ей очере- ди.	Всего.	
Сѣверная	—	—	70	70	1. Въ списокъ не помѣще- ны подъездные пути, которые не разсматривались Порион- ными Комитетами за непред- ставленіемъ необходимыхъ данныхъ, а равно и тѣ, длина коихъ не указана. 2. Пути, не распределен- ные на очереди, отнесены къ 3-ей графѣ.
Пермская	10	90	24	124	
Верхне-Волжская	—	—	288	288	
Нижне-Волжская	90	—	—	90	
Петербургская	109	54	467	630	
Ливонская	15	—	283	298	
Лит.-Вѣлорусская	47	136	708	891	
Южно-Русская	555	518	320	1.393	
Малороссійская	1.691	272	510	2.473	
Подмосковская	56	64	498	618	
Средне-Русская	219	45	722	986	
Польская	1.026	1.476	483	2.985	

ПЕРЕЧЕНЬ

новыхъ желѣзныхъ дорогъ, о сооруженіи коихъ имѣются въ Министерствѣ Финансовъ не удовлетворенныя ходатайства земствъ, городовъ и различныхъ мѣстныхъ учрежденій и лицъ

(кромѣ предпринимателей).

За время съ 1895 по 1911 годъ.

№№ по порядку.	НА И М Е Н О В А Н И Е Л И Н И Й.	Протяженіе (верстъ).
1. Въ Европейской Россіи.		
Въ 1895 году:		
1	Болховъ—Орель	55
2	Бугульма—Бугурусланъ	121
3	Бѣлгородъ—Грайворонъ	65
4	Ст. Дорогобужь (Моск.-Бр.)—гор. Дорогобужь-Ельня— Рославль	159
5	Екатеринославль—Никополь	150
6	Ст. Сасово (Моск.-Каз.)—Касимовъ—Меленки—Муромъ .	150
7	Купянскъ—Изюмъ—Лозовая	120
8	Казань—Малмыжъ	135
9	Казань—Чистополь—Сергіевскъ	316
10	Ст. Завидово (Ник.)—Корчева	40
11	Ст. Лебединь (Хар.-Ник.)—ст. Гадячь (Хар.-Ник.) . . .	50
12	Ст. Ливны (М.-К.-В.)—Щигры	70
13	Вятка—Нижній-Новгородъ	578
14	Гор. Осташковъ—ст. Волочекъ (Ник.)	100
15	Краснослободскъ—ст. Арапово (Моск.-Каз.)	40
16	Керенскъ—ст. Пачелма (Сызр.-Вяз.)	45
17	Гор. Нижній Ломовъ—ст. Адикаевка (Сызр.-Вяз.)	38
18	Гор. Чамбаръ—ст. Башмаково (Сызр.-Вяз.)	40
19	Гор. Мокшанъ—ст. Симанщина (Сызр.-Вяз.)	22
20	Головинщина—гор. Инсаръ—ст. Инсаръ (М.-Каз.)	64
21	Саранскъ—Большіе Березняки	50
22	Батраки—Корсунъ—линія Московско-Казанской ж. д. . .	220
23	Херсонъ—Николаевъ	60
24	Гор. Духовщина—ст. Ярцево (М.-Бр.)	24
25	Суздаль—Владимірь	33
26	Ст. Сватова Лучка (Ю.-В.)—гор. Старобѣльскъ—сл. Бѣло- водскъ	100

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Болховское уѣздное земство
Самарское губернское и Бугульминское уѣздное земства.
Грайворонское уѣздное земство.

Дорогобужское и Ельнинское уѣздныя земства.
Екатеринославское губернское земство и Екатеринославскій губернаторъ.

Елатомское и Меленковское уѣздныя земства.
Харьковское губернское и Изюмское уѣздное земства, городъ Изюмъ и Харьковскій губернаторъ.
Казанское губернское земство.

” ” ”
Корчевское уѣздное земство.
Лебединское уѣздное земство.
Малоархангельское уѣздное земство.
Нижегородское губернское земство.
Осташковское уѣздное земство.
Пензенское губернское земство.

” ” ”
” ” ”
” ” ”
” ” ”
” ” ”
” ” ”
” ” ”

Херсонское губернское земство и городъ Николаевъ.
Смоленское губернское земство.
Суздальское уѣздное земство, городъ Суздаль и Владимірскій губернаторъ.
Старобѣльское уѣздное земство, городъ Старобѣльскъ и Харьковскій губернаторъ.

№№ по порядку.	НА И М Е Н О В А Н И Е Л И Н И Й.	Протяженіе (версть).
27	Карасубазарь—ст. Сейтлеръ (К.-Х.-С.)	45
28	Ст. Раевка (Сам.-Зл.)—с. Набережные Челны на р. Камѣ.	240
29	Пос. Березнеговатый—ст. Доброе (Х.-Н.)	28
30	Ст. Ардатовъ (М.-Каз.)—гор. Ардатовъ (Симбирской губ.).	12
31	Гор. Бобринець—ст. Долинская (Х.-Н.)	25
32	Гор. Ирбитъ—ст. Богдановичъ (Перм.)	130
33	Ларга—Каменець-Подольскъ	45
34	Гор. Малоархангельскъ—линія Московско-Курской ж. д.	15
35	Казань—Мурзиха—Мелекесъ	192
36	Петрозаводскъ—Мурманъ	1.000
37	Саранскъ—Батраки	240
38	Миллерово — Усть-Медвѣдичья станица — Себряково — Рудня	360
39	Ст. Богородскъ (М.-Ниж.)—ст. Киржачъ (М.-Я.-А.)	43
40	Ст. Городья (М.-Бр.)—гор. Слуцкъ	75
41	Гор. Шемаха—ст. Наваги (Зак.)	78
Итого въ 1895 году версть . .		5.465
Въ 1896 году.		
42	Ст. Борисоглѣбскъ (Ю.-В.)—Ст. Уварово (Р.-У.)	60
43	Ижевскій заводъ—линія Пермь-Котласской ж. д.	105
44	Ижевскій заводъ—с. Набережные Челны на р. Камѣ	135
45	Казань—с. Уня, Глазовскаго уѣзда	250
46	Вятка—р. Кама противъ ст. Березняки (Перм.)	380
47	Задонскъ - Елецъ	40
48	Гор. Короча—ст. Прохоровка (К.-Х.-С.)	42
49	Охочевка—гор. Старый Осколь	100
50	Ст. Чернянка (Ю.-В.)—линія Курско-Харьково-Севастополь- ской ж. д. съ вѣтвью на гор. Корочу	80
51	Островъ—Новорязевъ—Великія Луки	175
52	Брянскъ—Вязьма	125

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Таврическое губернское земство.
Уфимское губернское земство.
Херсонское губернское земство.
Городъ Ардатовъ Симбирской губерніи.
Городъ Бобринецъ.
Городъ Ирбитъ и Комитетъ общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ.
Городъ Каменецъ-Подольскъ.
Городъ Малоархангельскъ.
Посадъ Мелекесъ.
Городъ С.-Петербургъ и С.-Петербургскій губернаторъ.
Городъ Саранскъ.

Дворянство области войска Донского.
Компанія Богородско-Глуховской мануфактуры.
Землевладѣльцы и торговцы Слуцкаго уѣзда Минской губерніи.
Землевладѣльцы и купечество Шемахинскаго уѣзда.

Борисоглѣбское уѣздное земство.
Вятское Губернское земство.
" " "
" " "
" " "
Задонское уѣздное земство и Воронежскій губернаторъ.
Карачанское уѣздное земство.
Курское губернское и Старооскольское уѣздное земства.
Курское губернское земство.
Псковское губернское и Новоржевское уѣздное земства.
Смоленское губернское земство.

№№ по порядку.	НА И М Е Н О В А Н И Е Л И Н И Й.	Протяженіе (верстъ).
53	Валуйки—Старобѣльскъ—Луганскъ	190
54	Симбирскъ—Корсунъ	90
55	Миллерево—Калачъ	160
56	Бутурлиновка—гор. Павловскъ	57
57	Ростовъ—Угличъ	70
58	Ижевскій заводъ—гор. Сарапуль	60
59	Муромъ—Шацкъ—Моршанскъ—Тамбовъ	315
60	Бѣлая-церковь—Христиновка, съ вѣтвью на г. Тетіевъ .	120
61	Ст. Мироновка (Ю.-З.)—Ржищевъ	50
62	Ст. Фундуклеевка (Ю.-З.)—гор. Чигиринъ	25
63	Верховье—Сумароково	110
64	Лозовая—Знаменка — Тальное	390
65	Монастырище (Ю.-З.)—ст. Сухолѣсы (Ю.-З.)	112
66	Умань—Голованевскъ — Голта	85
67	Голта—Березовка—Одесса	160
68	Чигиринъ—Новогеоргіевскъ—р. Днѣпръ	40
69	Балаково—Ершовъ (Р.-У.)	80
70	Сыронецъ—Іеве (Балт.)	40
71	Гор. Лихвинъ—ст. Даниловка (Сыз.-Вяз.)	90
Итого въ 1896 г. верстъ . . .		3.676
Въ 1897 году:		
72	Алтырь—Тетюши—Спасскъ—Уфа	570
73	Умань—Новоархангельскъ—Вознесенскъ	155
74	Теряева слобода—Клинь (Ник.)	40
75	Ст. Боровенка (Ник.)—гор. Крестцы	40

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Харьковское губернское земство, городъ Старобѣльскъ и Харьковскій губернаторъ.

Городъ Корсунь, Симбирской губерніи.

Городъ Луганскъ.

Городъ Павловскъ, Воронежской губерніи,

Городъ Ростовъ, Ярославской губерніи.

Городъ Сарапуль.

Городъ Шацкъ Тамбовской губерніи,

Кіевскій, Волынскій и Подольскій ген.-губернаторъ и Кіевское общество сельскаго хозяйства и сельскохозяйственной промышленности.

Кіевскій, Волынскій и Подольскій генераль-губернаторъ.

Кіевскій, Волынскій и Подольскій генераль-губернаторъ.

Чернское уѣздное земство, Тульской губерніи.

XX Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Земле—и заводовладѣльцы Таращанскаго и Липовецкаго уѣздовъ.

Кіевское Общество сельскаго хозяйства и сельскохозяйственной промышленности

Кіевское Общество сельскаго хозяйства и сельскохозяйственной промышленности,

Кіевское общество сельскаго хозяйства и сельскохозяйственной промышленности.

Жители с. Балакова.

Обыватели города Гдова, села Скамьи, Гдовскаго уѣзда, и селен.

Сыренца, Везенбергскаго уѣзда Эстляндской губерніи.

Горные заводы западной окраины Замосковнаго района.

Казанское уѣздное земство.

Елисаветградское уѣздное земство.

Клинское уѣздное земство.

Крестецкое уѣздное земство.

№№ по порядку.	НА ИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (верстъ).
76	Ст. Обоянь (К.-Х.-С.)—ст. Суджа (М.-К.-В.)	80
77	Ст. Карасевка (М.-Кур.)—Фатежъ—Дмитріевъ—Сѣвскъ . .	115
78	Ст. Ломовицъ (Р.-У.)—ст. Вернадовка (Сыз.-Вяз.)	60
79	Верховье—Новосиль—Чернь—линія Моск.-Курской ж. д.— Линія Данково—Смоленской ж. д. Юго-Западныхъ ж. д. .	100
80	Гор. Новомиргородъ—линія Юго-Зап. ж. д.	35
81	Гор. Новогоріевскъ—линія Харьково—Николаев. ж. д.	20
82	Ст. Рудня (Р.-У.)—ст. Лысыя Горы (Р.-У.)	40
83	Ст. Заметчина (Сызр.-Вяз.)—Керенскъ—Спасскъ—ст. Тор- бѣво (М.-Каз.)	87
84	Городъ Чамбаръ—с. Поимъ—ст. Вернадовка (Сыз.-Вяз.)	80
85	Ст. Островская (Перм.)—гор. Далматовъ—гор. Шадринскъ	120
86	Казань—Вятка	300
87	Уфа—Чистополь	300
88	Ст. Алмазная (Ек.)—ст. Бѣлая (Ек.)	24
89	Ст. Миллерево (Ек.)—ст. Баланда (Р.-У.) съ вѣтвью на Усть Мелвѣдицкую станицу	440
90	Луганскъ—Камышинъ	430
91	Купяевскъ—Себряково—Камышинъ	520
92	Гор. Тельши—ст. Можейка (Либ.-Ром.)	100
93	Богословскій заводъ—Кизель	255
94	Чермозскій заводъ—Кизель	100
95	Чермозскій заводъ—линія Пермь—Котласской ж. д.	70
96	Чермозскій заводъ—с. Пожва	50
97	Вѣтвь отъ участка Чермозъ—Кизель до Добрянскаго п Полазнинскаго заводовъ	70
Итого въ 1897 г. верстъ . . .		4.231
Въ 1898 году:		
98	Евпаторія—Саки—Симферополь	60
99	Нижнеднѣпровскъ—Константиноградъ	100
100	Псковъ—Нарва—Усть-Нарова	180

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Курское губернское земство.

Курское губернское земство.

Моршанское уѣздное земство.

Тульское губ. и Новосильское уѣздное земства, генераль-адъютантъ
Ванновскій и св. князь Имеретинскій и камергеръ Извольскій.

Херсонское губернское земство.

Херсонское губернское земство.

Землевладѣльцы района линіи.

Городъ Керенскъ

Городъ Чембаръ.

Городъ Шадринскъ.

Казанскій Биржевой Комитетъ и городъ Малмыжъ.

Казанскій Биржевой комитетъ.

XXI Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Землевладѣльцы Донецкаго округа и жители Усть-Медвѣдицкой стан.

Землевладѣльцы Донецкаго округа и жители Усть-Медвѣдицкой стан.

Богучарское уѣздное земство и представитель мѣстныхъ землевла-
дѣльцевъ А. М. Жеребцовъ.

Купцы и мѣщане города Тельши.

Представители Уральскихъ горныхъ заводовъ и VI Съѣздъ горно-
промышленниковъ Урала.

Представители Уральскихъ горныхъ заводовъ.

Представители Уральскихъ горныхъ заводовъ.

Представители Уральскихъ горныхъ заводовъ.

Представители Уральскихъ горныхъ заводовъ.

Евпаторійское уѣздное земство.

Екатеринославское губернское земство.

С.-Петербургское губернское земство.

№№ по порядку.	НА ИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяженіе (в верстах).
101	Мелекесъ—Уфа	400
102	Крстовка—Николаевскъ	200
103	Гор. Сапожокъ—ст. Ухолово (Сыз.-Вяз.)	15
104	Гор. Козловъ—ст. Сампуръ (Р.—У.)	115
105	Гор. Епифань—сѣтъ желѣзныхъ дорогъ	14
106	Веневъ—Тула—Крапивна—Одоевъ	100
107	Красный Холмъ—Устужна	90
108	Гор. Хвалыинскъ—одна изъ станцій Вольско-Аткарской линіи	65
109	Казань—Ярапскъ	175
110	Кизляръ—ст. Кади Юртъ (Влад.)	70
111	Ст. Верда (Сызр.-Вяз.)—Сапожокъ—ст. Пропя (М.-Каз.)	80
112	Казань—Екатеринбургъ	680
113	Симферополь—Ялта	100
114	Ст. Серодина-Буда (М. К. В.)—городъ Трубчевскъ	40
115	Палангенъ—ст. Можейки (Либ.-Ром.)	85
116	Златоустъ—Пермь, съ вѣтвью на Тарасово	500
117	Уфа—гора Магнитная	325
118	Савелово—Калязинъ—Кашинъ	20
119	Село — Богородское — линія Нижегородско-Ромоданов- ской ж. д.	18
120	Переяславль Залѣвскій—ст. Балакирево (М. Я. А.)	25
121	Луганскъ—Юскино (Ек.)	48
122	Ст. Крестная (Ек.)—Ростовъ на Дону	120
123	Ст. Юскино (Ек.)—ст. Матвѣевъ Курганъ (Ек.)	66
124	Гродно—линія Барановичи—Бѣлостокъ	60
125	Качкарскій поселокъ—ст. Бишкиль (Сам.-Зл.)	65
Итого въ 1898 г. верстъ . . .		3.816
Въ 1899 году:		
126	Кишиневъ—Орѣховъ—Бѣльцы	135
127	Устюжна—Сѣверная желѣзная дорога	40
128	Казань—Сергіевскъ	230

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Самарское губернское земство, и городъ Уфа (Строится).

Самарское губернское земство.

Рязанское губернское и Сапожниковское уѣздное земства.

Тамбовское губернское земство.

Тульское губернское земство и Тульскій губернаторъ.

Тульское губернское земство и Тульскій губернаторъ.

Устюженское уѣздное земство.

Хвалынское уѣздное земство.

Яранское уѣздное земство.

Городъ Кизляръ.

Городъ Сапожокъ.

Городъ Сарапулъ.

Городъ Симферополь.

Городъ Трубчевскъ.

Кіевскій, Ковенскій и Гродненскій генераль-губернаторъ.

VI Съѣздъ горнопромышленниковъ Урала.

Гор. Верхнеуральскъ и VI Съѣздъ горнопромышленниковъ Урала.

Калязинское уѣздное земство.

Заводчики и жители села Богородскаго, Нижегородской губерніи.

Товарищество Переяславской мануфактуры.

Таганрогскій Комитетъ торговли и мануфактуръ.

Ростовское на Дону Биржевое общество.

Городъ Таганрогъ и Таганрогскій Комитетъ торговли и мануфактуръ.

Жители гор. Рачки, Августовскаго уѣзда Сувалкской губерніи.

Первый общій Съѣздъ Уральскихъ золотопромышленниковъ.

Бессарабское губернское земство.

Весьегонское уѣздное земство.

Казанское губернское земство.

№.№ по порядку.	НА И М Е Н О В А Н І Е Л И Н І Й.	Протяженіе (версты).
129	Царицынъ—Короча—Бѣлгородъ	580
130	Отарый Осколь—Короча	65
131	Царицынъ—Челябинскъ	1.552
132	Полтава—Зеньковъ	60
133	Одна изъ стаций Вольско-Петровской линіи—Хвалынский уѣздъ—линія Сызрано-Вяземской ж. д.	110
134	Веневъ—ст. Узловая (Сызр.-Вяз.)	40
135	Оренбургъ—Стерлитамакъ—Уфа—Кунгуръ—Пермь	300
136	С. Набережные Челны (на р. Камъ)—Шафраново-Стерлитамакъ—Богоявленскій и Авзяно-Петровскій заводы.	440
137	Бобринецъ—Елисаветградъ	50
138	Бобринецъ—Вознесенскъ	57
139	Жлобинъ—Черниговъ	107
140	Гор. Аккерманъ—ст. Лейпцигская (Ю.-З.)	100
141	Гор. Васильковъ—ст. Васильковъ (Ю.-З.)	8
142	Красный Холмъ—Весъегонскъ—Череповецъ	125
143	Бѣлгородъ—ст. Ливенки (Ю.-В.)—Богучаръ—Усть-Медвѣдичская—Дубовка	735
144	Ейскъ—ст. Куцевка (Влад.)	100
145	Кіевъ—Житомиръ	135
146	Жлобинъ—Житомиръ	338
147	Воронежъ—Кузнецкъ	389
148	Романово-Борисоглѣбскъ—ст. Чабаково (М.-Я.-А.)	11
149	Гор. Старый Крымъ—линія Владиславовка—Керчь	20
150	Курганъ—Шадринскъ	100
151	Гор. Юрьевецъ—ст. Горкино (М.-Я.-А.)	80
152	Вѣтви отъ Пермь-Тюменской ж. д. къ заводамъ: Пудемскому, Смутинскому, Кирсинскому и Очерскому	140
153	Вѣтвь отъ Пермь-Тюменской ж. д. къ Добрянскому заводу	40
154	Казань—Сибирская ж. д. черезъ Уралъ (Казань-Кыштымъ)	860
155	Чаплино—Лозовая	70
156	Бердянскъ—Маріуполь	60

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Курское губернское земство.

Курское губернское земство.

Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Урала.

Полтавское губернское земство.

Саратовское губернское земство.

Тульское губернское земство.

Уфимское губернское земство.

Уфимское губернское земство.

Херсонское губернское земство.

Херсонское губернское земство.

Черниговское губернское земство.

Городъ Аккерманъ.

Городъ Васильковъ.

Городъ Весъегонскъ.

Посадъ Дубовка.

Городъ Ейскъ (Выстроена).

Города Житомиръ и Кіевъ.

Городъ Житомиръ.

Городъ Кузнецкъ.

Городъ Романово-Борисоглѣбскъ и Ярославское губернское земство.

Городъ Старый Крымъ.

Городъ Шадринскъ.

Городъ Юрьевецъ.

Съѣздъ Горнопромышленниковъ Урала.

Съѣздъ Горнопромышленниковъ Урала.

Симбирское губернское земство.

XXIII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи и Екатеринославское губернское земство.

Городъ Бердянскъ.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяженіе (верстъ).
157	Голта—Вознесенскъ—Одесса	175
158	Жлобинъ—Кіевъ—Одесса	740
159	Жлобинъ—Мозырь—Овручъ—Шепетовка	391
160	Скадовскъ—Мелитополь	211
Итого въ 1899 г. верстъ . . .		9.158
Въ 1900 году:		
161	Оргѣвъ—ст. Шалданешты Ю. З.)	55
162	Анна—Таловая	57
163	Тума—Касимовъ—Елатъма	100
164	Порховъ—Нарва—Гунгебургъ	243
165	Полтава—Екатеринославъ	130
166	Ст. Рамзай (Сыз.-Вяз.)—Мокшанъ—Нижній Ломовъ—Наровчатъ—Самаевка (М.-Каз.)	140
167	Сел. Астрадамовка (Алтырскаго уѣзда)—ст. Чуфарово (М.-Каз.)	50
168	Смоленскъ—Красный—Горки—Могилевъ	140
169	Бердянскъ—линія Волноваха—Долгинцево	60
170	Владикавказъ—Нехасъ	55
171	Смоленскъ—Порѣчье—Велижъ—Усвяты—Сокольники	
172	Нижній-Новгородъ—Екатеринбургъ съ вѣтвью на Казань	1.000
173	Гор. Кадниковъ—линія Московско-Ярославско-Архангельской ж. д.	14
174	Гор. Лухъ (Костр. губ.)—посел. Пучежъ	50
175	Симбирскъ—ст. Кинель (Сам.-Зл.)	175
176	Симбирскъ—Чистополь	170
177	Таганрогъ—ст. Волноваха (Ек.)	110
178	Троицкъ—Челябинскъ	120
179	Черниговъ—Стародубъ—линія Полѣскихъ ж. д.	217
180	Ижевскій заводъ—р. Кама	35
181	Новогеоргіевскъ—Плоцкъ	74

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Одесскій Комитетъ торговли и мануфактуръ.
Кіевскій Биржевой Комитетъ и городъ Одесса.
Жители города Мозыря.
Городъ Мелитополь.

Бессарабское губернское земство.
Воронежское губернское земство.
Касимовское уѣздное земство.
Гдовское уѣздное земство.
Полтавское губернское и Новомосковское уѣздное земства.

Пензенское губернское земство.

Симбирское губернское земство.
Смоленское губернское земство.
Городъ Бердянскъ.
Городъ Владикавказъ.

Городъ Екатеринбургъ.

Городъ Кадниковъ.
Посадъ Пучежъ.
Городъ Симбирскъ.
Городъ Симбирскъ.
Городъ Таганрогъ.
Городъ Троицкъ (Строится).

Черниговское уѣздное земство, городъ Черниговъ и Черниговскій
Губернаторъ.
Главное Артиллерійское Управление.
Землевладѣльцы района линіи.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (верст).
182	Ростовъ на Дону—ст. Великокняжеская (Влад.)	150
183	Бердяушъ—Лысьва	500
184	Херсонъ—Джанкой	175
Итого въ 1900 г. верстъ . . .		3.820
Въ 1901 году:		
185	Гор. Шуя - с. Васильево, Балахнинскаго уѣзда	110
186	Малмыжъ—Поломъ (Перм.)	200
187	Канаевка (Сызр.-Вяз.)—Ночка (М.-Каз.)	85
188	Ораніенбаумъ—Красная горка—Нарова	110
189	Сл. Бѣловодскъ—ст. Чертково (Ю.-В.)	45
190	Ст. Базарный Карабулакъ (Вольско - Аткарской линіи)— Сызрань, съ вѣтвью на г. Хвалынскъ	150
191	Вѣтвь отъ проектируемой линіи Джанкой—Одесса на Очаковъ	110
192	Новомосковскъ—развѣздъ № 1 (Х. Н.) у деревни Голо- вачъ	95
193	Юрьевецъ—Лухъ—Шуя	110
194	Даргъ-Кохъ (Влад.)—Алагиръ—Нехасъ	34
195	Лихая—Изюмъ—Константиноградъ	340
196	Ростовъ на Дону—Валуйки	330
197	Комаричи—Сѣвскъ—Глуховъ—Конотопъ	200
198	Вѣтвь отъ Костромы къ Сѣверной ж. д.	110
199	Ст. Таловая (Ю.-В.)—ст. Мордово (Ю.-В.)	100
200	Варшава—Радомъ	99
Итого въ 1901 г. верстъ . . .		2.228
Въ 1902 году:		
201	Ст. Урмары (М.-Каз.)—пристань Услонь на р. Волгѣ	60
202	Ст. Средняя (Сызр.-Вяз.)—ст. Лопасная (М.-Кур.)	75
203	Гор. Белебей—ст. Белебей Аксаково (Сам.-Зл.)	8

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Ростовскій на Дону Комитетъ торговли и мануфактуръ.
VIII съѣздъ Горнопромышленниковъ Урал. (Образовалось общество
постройки).

Городъ Николаевъ.

Владимирское уѣздное земство.

Казанское губернское земство.

Пензенское губернское земство.

Петергофское уѣздное земство и С.-Петербургскій Губернаторъ.

Старобѣльское уѣздное земство.

Хвалынское уѣздное земство.

Херсонское губернское земство

Городъ Новомосковскъ.

Города Юрьевецъ и Шуя.

Командующій войсками Кавказскаго военнаго округа.

XXIV Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи (Выстроена).

XXIV Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи, Ростовское на
Дону Биржевое Общество и городъ Таганрогъ.

Сѣвская городская дума.

Костромской комитетъ торговли и мануфактуръ.

Землевладѣльцы Воронежской губерніи.

Жители города Гройцы.

Казанское губернское земство.

Тарусское уѣздное земство.

Городъ Белебей.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (версты).
204	Ржевъ—Бѣлый—Велижъ—Брусы—ст. Вилейка (Либ.-Ром.) .	560
205	Вѣтвь отъ Николаевской слободы (противъ Камышина) къ Астраханской—Саратовской ж. д.	120
206	Ст. Чепца (Перм.)—Оханскъ—Кунгуръ	177
207	Ст. Серета (М.-Я.-А.)—Плесъ	18
208	Нижній Новгородъ—Княгининъ—Курмышъ—Цивильскъ— Свѣязскъ—Казань	750
209	Ст. Ясенки (М.-Кур.)—ст. Оболенское (Сыз.-Вяз.)	40
210	Муромъ—Козловъ	350
211	Касимовъ—ст. Шилово (М.-Каз.)	60
212	Ст. Островская (Перм.)—Екатеринбургъ	95
213	Ст. Чепца (Перм.)—Красноуфимскъ—Кыштымъ	566
214	Шестаковъ—Козлова Руда—Россиены—Шавли	150
215	Сѣраздъ—Вѣрушовъ	51
216	Нововоронцовка—ст. Симонфельдъ (2-я Екат. ж. д.)	11
217	Севастополь—Ялта и Бахчисарай—Ялта	153
Итого въ 1902 году версты		3.244
въ 1903 году:		
218	Ясенки Московско-Курской ж. д. до Оболенское Сызрано- Вяземской ж. д.	40
219	Муромъ—Козловъ	350
220	Шилово Моск.-Казанской ж. д. до Касимова	60
221	Веневъ Ряз.-Уральской ж. д.—ст. Узловая Сызр.-Вяземской ж. д.	—
Въ 1904 году:		
222	Посадъ Дубовки—Вертячіе хутора	75
223	Ось гор. Литина до ст. Винницы (Юго-Зап. ж. д.)	—

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАИСТВО.

Городъ Велижъ.

Городъ Камышинъ.

Городъ Оханскъ.

Городъ Плесъ.

Городъ Цивильскъ.

IV Съѣздъ Горнопромышленниковъ Замосковной горной области.

IV Съѣздъ Горнопромышленниковъ Замосковной горной области.

IV Съѣздъ Горнопромышленниковъ Замосковной горной области.

X Съѣздъ Горнопромышленниковъ Урала.

X Съѣздъ Горнопромышленниковъ Урала.

Россійское Общество сельскаго хозяйства и животноводства,

Жители и землевладѣльцы Велюнскаго и Сѣрадскаго уѣзд. Калишской губ.

Жители м. Нововоронцовки, Херсонской губ.

Городъ Бахчисарай и Севастопольскій градоначальникъ (Образовалось общество постройки).

IV Съѣздъ Горнопромышленниковъ въ Замосковной горной области.

XXVII Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Дубовская посадская дума.

Литинская городская дума.

№№ по порядку.	НА ИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (верст).
Въ 1906 году:		
224	Чистополь—Кротовка	—
225	Отъ гор. Градижа до одной изъ станцій Харьковско-Николаевской и Либаво-Роменской жел. дорогъ	—
Въ 1907 году:		
226	Гор. Бирючь—Бирючь ст. Юго-Вост. ж. д.	14
227	Ст. Талдомъ Моск.-Савел. линіи черезъ Калязинъ—Угличъ до Рыбинска	—
228	О соединеніи гор. Слуцка	—
229	Унжа—Кинешма черезъ гор. Макарьевъ	—
230	Отъ м. Ойсыны до ст. Муравьево Либаво-Роменской жел. дороги	—
231	Радомысль—Ирши	—
232	Гор. Юрьевецъ—ст. Ермолино	—
233	Отъ ст. Елизаветполь до центра гор. Елизаветполя	6,5
234	С. Старая Гута—ст. Зерново М.-К.-В. ж. д.	20
235	Ст. Звенигородка Шполянской вѣтви Юго-Западн. ж. д. до гор. Звенигородка	13
Въ 1908 году:		
236	Сел. Деміевка—гор. Кіевъ	—
237	Гор. Николаевскъ со ст. Томылово или Безенчукъ Самаро-Златоустовской ж. д.	—
238	Златополь—Шестаковка Юго-Западн. ж. д.	—
239	О проведеніи желѣзнодорожной линіи отъ Полтавы на Контотпъ, съ направлениемъ на Терны, ст. Путивль, гор. Путивль и Глуховъ	—
240	Кишиневъ—Оргѣвъ—Бѣльцы	155
241	Соединеніе гор. Переславля со ст. Переславская Кіево-Полтавской линіи	27

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Казанское губернское земство.

Градижское городское общественное Управленіе.

Торговцы и промышленники гор. Бирюча.

Жители гор. Углича и его окрестностей.

Слуцкое Городское общественное Управленіе.

Макарьевское уѣздное земство.

Волостныхъ сходовъ Вевиржанскаго, Швенинскаго, Александровскаго, Лабарзаевскаго и Андреевскаго, Росіенскаго уѣзда и Плууглинскаго—Тельшевскаго уѣзда Ковенской губерніи.

Городской голова г. Радомысля.

Юрьевецкая городская дума.

Елисаветпольская городская дума.

Новгородсѣверская уѣздная земская управа.

Звенигородскій городской голова.

Ковенскій Губернаторъ.

Самарское Общественное Управленіе

Кіевскій Пораіонный Комитетъ.

Путивльская городская дума.

Бессарабское губернское земство.

Переяславская городская дума.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (версты).
Въ 1909 году:		
243	О линіи Бѣловѣжъ-Линево	—
244	Отъ ст. Пеньково Моск.-Курск. ж. д., черезъ Крапивну до ст. Кураково Тула Лихвинской ж. д.	24
245	Елецъ-Задонскъ	—
Въ 1910 году:		
246	О выкупѣ въ казну вѣтвей Общества Брянскихъ рельсо-прокатныхъ заводовъ въ казну и о продолженіи одной изъ этихъ вѣтвей (Мамаевской) черезъ Мглинъ до ст. Унеча Полѣскихъ ж. д.	51
247	Гор. Новогеоргіевскъ—ст. Павлышъ Южныхъ ж. д.	28
248	Анна—Таловая Юго-Восточныхъ ж. д.	—
249	Отъ ст. Сусаловка Пермской ж. д. до дер. Кузиной, на правомъ берегу Сѣверной Двины, противъ гор. Великаго Устюга	40
250	О проведеніи желѣзнодорожной линіи черезъ Старобѣльскій уѣздъ въ направленіи Валуйка—каменноугольный районъ или Купянскъ—ст. Боченково	—
Въ 1911 году:		
251	Ст. Средняя, Сызр.-Вяз. ж. д.—Ст. Лопасная Моск.-Кур.	—
252	Гор. Суздаль черезъ пос. Гавриловъ—гор. Переяславль—ст. Савелово Сѣверн. жел. дорогъ—Тверь	—
253	Штеровка—Веневъ	—
254	Оренбургъ—Стерлитамакъ—Уфа—Бирскъ—Кунгуръ	—
255	О соединеніи Екатерининской гавани на Мурманъ съ сѣтью жел. дорогъ посредствомъ устройства воднаго пути между Екатерининской гаванью и Онежскимъ озеромъ и проложенія рельсового пути отъ Вознесен-	—

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Гор. Пружанъ Гродненской губ. и крестьяне мѣст. Шерешева, Пружанскаго уѣзда.

Крапивинское городское общество, Тульской губерніи.

Задонское и Елецкое уѣздныя и Воронежское губернское земства.

Орловское губернское земство.

Херсонское губернское и Александровское уѣздное земства и гор. Новогеоргіевскъ.

Воронежское губернское земское собраніе.

Гор. Великій Устюгъ.

Харьковское губернское земство.

Тарусское уѣздное земство (Калужской губерніи).

Владимирское губернское земство.

Воронежское губернское и Острогожское уѣздн. земства.

Уфимское губернское земство.

№№ по порядку.	НА ИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Протяжение (верстъ).
	ской пристани на Онежскомъ озерѣ до ст. Бабаево Съ- верныхъ ж. д. и далѣе по двумъ направлениямъ: а) до Бологое Никол. ж. д. и б) до ст. Красный Холмъ съ продолженіемъ отъ Кашина до Савелово	—
256	Ст. Белебей—Аксаково Сам.-Златоуст. ж. д.	10
257	Отъ гор. Касимова къ Люберцы—Арзамасской линіи . .	70
258	Отъ ст. Вознесенской Пермской ж. д. до Очерскаго завода	20
2. Въ Азіатской Россіи.		
Въ 1896 году:		
259	Устье р. Илима—Илимскъ—сел. Усть-Куть на р. Ленѣ, съ вѣтвью отъ г. Илимска до сел. Мал. Намырѣ	380
Въ 1898 году:		
260	Ташкентъ—Вѣрный—Сибирская ж. д.	3000
Въ 1899 году:		
261	Благовѣщенскъ—Цицикаръ	400
Въ 1900 году:		
262	Ачинскъ—Минусинскъ	250
263	Устье р. Б. Мурожной—къ центру пріисковъ Южно-Ени- сейскаго горнаго округа (на водораздѣлѣ р.р. Б. Му- рожной, Удерея, Печенги и Татарки)	80
Въ 1901 году.		
264	Тюмень—Ялуторовскъ—Ишимъ—Тюкалинскъ—Омскъ . .	500
265	Тюмень—Иевлево—Тобольскъ	185
Въ 1902 году.		
266	Срѣтенскъ—Благовѣщенскъ	1200
Всего въ Азіатской Россіи вер. . . .		5995

КТО ВОЗБУДИЛЪ ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ХОДАТАЙСТВО.

Тверское губернское земство.
Белебеевская городская управа.
Касимовское уѣздное земство.
Оханское уѣздное земство.

Иркутскій генераль-губернаторъ.

Города Вѣрный и Семипалатинскъ.

Городъ Благовѣщенскъ.

Городъ Ачинскъ.

Первый мѣстный съѣздъ золотопромышленниковъ Южно-Енисейскаго горнаго округа.

Города Ишимъ и Тюмень. (Строится).
Городъ Тюмень.

Городъ Благовѣщенскъ. (Строится).