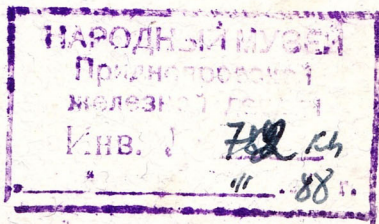


34520
782
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXI.

ВѢТВИ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ,
выстроенныя на средства частныхъ
предпринимателей и переданныя въ
собственность казны.

Составилъ П. Соловьевъ,
подъ редакціей С. Кульжинскаго.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, д. № 5.

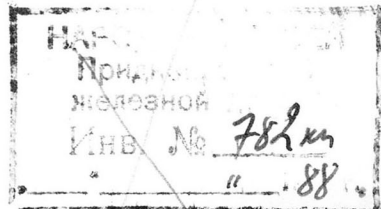
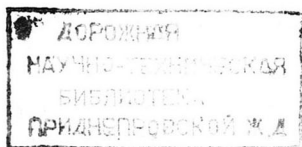
1911.

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи:

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

№№ вы- пусковъ.	Цена 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.	Исчер- панъ.
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.	Исчер- панъ.
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	Исчер- панъ.
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.	Исчер- панъ.
XI. Объ административной организаціи 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	Исчер- панъ.



XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Плата на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	Историческая.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января.— 3 февраля 1909 г.	Историческая.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	Историческая.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	Историческая.
XIX.	Схематическая карта жел. дор. съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозн. и вагонныхъ мастерск.	Историческая.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-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.	Историческая.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣры 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 августъ мѣсяцъ 1909 г., по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. II. П. Риццини.	Историческая.
XXV.	Перевозка почты по жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы	1 50
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75

№ вы- пусковъ.		Цѣна Р. К.
XXVIII.	Экономическ. значеніе русск. жел. дор. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ железныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ железныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ре- монта подвижного состава. С. Кульжинскій	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія рус- скихъ железныхъ дорогъ	Исчер- панъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ жел. дор. и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача Государственныхъ земель жел. дорогамъ въ Соед. Штатахъ Сѣверн. Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ железнодорожномъ строитель- ствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	— 75
XXXVI.	О развитіи русской жел.-дор. сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ жел. дор.	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ жел. дор.	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской жел. дор.	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности ка- зенныхъ железныхъ дорогъ ч. I	3 —
XLI.	Тоже ч. II.	3 —
XLII.	Тоже ч. III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской железнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ.	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ железныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуата- ционныхъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казен. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	Исчер- панъ.
XLVI.	Уставы русскихъ жел.-дор. Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ железныя дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъездные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъездныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ железныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Ислѣдованія разницъ въ показаніяхъ доходовъ каз.	

	жел. дор. по исполненію росписи и по эксплуатаціон- нымъ отчетамъ 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 жел. 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. Аргентин- скій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обследованію Сѣверо-Западныхъ жел. дор.	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго про- бѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ.	1 25
LVIII.	О реорганизациі Центральныхъ Установленій Министер- ства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дор. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федоровъ	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 собствен- ность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго .	1 —

Б) Печатаются:

LVI.	Матеріалы по обследованію Николаевской жел. дор. .	— —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода Законовъ, исторія и ана- лизъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	— —
LXIII.	Очерки финансовой организациі Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ.	— —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій . . .	— —

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

В. LXI.

**ВѢТВИ ОБЩАГО ПОЛЬЗОВАНІЯ,
выстроенныя на средства частныхъ
предпринимателей и переданныя въ
собственность казны.**

Составилъ П. Соловьевъ,
подъ редакціей С. Кульжинскаго.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, д. № 5.

1911.

Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя съ собственности казны

Общее описаніе.

Съ 1896 года у насъ начался особый видъ желѣзнодорожнаго строительства подъѣздныхъ путей, которые строились на частныя средства въ цѣляхъ обслуживать ими земли и предпріятія отдѣльныхъ владѣльцевъ. Постройка производилась въ большинствѣ случаевъ на облегченныхъ условіяхъ самими заинтересованными частными лицами или обществами, передававшими затѣмъ эти пути въ эксплуатацію казны съ тѣмъ, чтобы изъ доходовъ отъ перевозокъ новыхъ грузовъ имъ была возвращена построечная стоимость путей. Казна способствовала такого рода строительству, отпуская бесплатно нѣкоторые строительные матеріалы, негодные для магистральныхъ линій, но вполне примѣнимые для небольшихъ вѣтокъ съ сравнительно незначительнымъ количествомъ перевозокъ.

Протяженіе и
колея.

Съ 1896 по 1911 г. было выстроено на сказанныхъ условіяхъ 332 версты подъѣздныхъ путей нормальной ширины колеи, при чемъ по дорогамъ, эксплуатирующимъ ихъ въ настоящее время, они распределяются слѣдующимъ образомъ:

ТАБЛИЦА I.

№№ по порядку.	Название эксплуатирующей дороги и №№ приложений.	Название вѣтви.	Пунктъ примыканія.	Длина версть открытїя.	Годъ
1	Екатерин. (Прил. I).	Первозвановская	Колпаково	33,95	1899
2	» »	Селезневская . . .	Алчевское	9,48	1900
3	» »	Нижне-Крынская .	Садка	11,24	1901
4	» »	Государ.-Байракск.	Государ.-Байракск.	9,88	не оконч.
5	» »	Жилловская	Алчевское	7,51	1904
6	» »	Желторѣцкая. . . .	Желтыя воды	9,80	1903
7	» »	Боковская	Антрацитъ	2,85	не перед.
8	» »	Горско-Ивановская	Камышеваха	10,35	1908
9	» »	Чистяковская. . . .	Чистяково	23,25	1908
10	» »	Прищепная.	Картушино.	7,77	1911
11	Юго-Западныя (Прил. II).	Лебединская	Сигнаевка	12,20	1900
12	» »	Мизочская	Озеряны	8,30	1900
13	Пермск. (Прил. III)	Лысьвенская	Калино.	19,97	1900
14	» »	Салдинская (Тажильская)	С.-Данатъ	47,37	1908
15	Либаво-Роменская. (Прил. IV)	Осиповичская. . . .	Осиповичя.	39,20	1896
16	» »	Ст. Старья-Дороги-Урѣче	Старья-Дороги	27,80	1906—907
17	Полѣсскія (Пр. V)	Чучевичская	Люща	27,80	1908
18	Привислинскія (Прил. VI)	Бѣловѣжская	Гайновка.	20,24	1897
19	» »	Сосновицкая	Стржемищы.	3,13	1909
				332,09	

Предельные
уклоны и ра-
диусы.

Максимальные, допускавшіеся на описываемыхъ вѣт-
вяхъ, уклоны колеблются отъ 0,008 до 0,025 и зависятъ
главнымъ образомъ отъ нересѣченности мѣстности. Въ мѣ-
стахъ равнинныхъ (раіоны Либаво-Роменской, Призислин-
скихъ и Полѣскихъ ж. д.) они не свыше 0,008, въ мѣ-
стахъ горныхъ (раіоны Екатерининской и Пермской ж. д.)
они достигаютъ 0,017—0,025.

Минимальные радиусы приняты на большинствѣ вѣтвей
не менѣе 200 саж. и лишь на 23,7% общаго протяженія
они достигаютъ 150 и даже 125 саж.

Но наибольшимъ допускаемымъ уклонамъ и кривымъ
выстроенные подъѣздные пути распредѣляются слѣдующимъ
образомъ:

Т А Б Л И Ц А II.

ДОПУСКАЕМЫЕ УКЛОНЫ И РАДИУСЫ.	Названіе вѣтвей по №№ таблицы I.	Общая длина верстей.	Въ ‰ отъ длины вѣтвей.
Магистрального типа, т. е. уклоны не свыше 0,008 и радиусы не менѣе 300	№ 15, № 16, № 17, № 18, № 19	118,17	35,6
Уклоны не свыше 0,010 и радиусы не менѣе 200	№ 1, № 10, № 11, № 12	62,22	18,7
Уклоны не свыше 0,012 0,015 и ра- диусы не менѣе 200	№ 4, № 6, № 8, № 9, № 13	73,25	22,0
Уклоны не свыше 0,017—0,025 и ра- диусы не менѣе 125	№ 3, № 5, № 7, № 14	68,97	20,8
Уклоны не свыше 0,010 и радиусы не менѣе 125	№ 2	9,48	2,9

Отчужденіе и
полотно.

Отчужденіе для вѣтвей производилось при принуди-
тельномъ правѣ на имя казны на общихъ основаніяхъ,
при чемъ частные предприниматели обязывались вносить
подлежащее опеченіе въ своевременной уплатѣ потреб-
ныхъ суммъ на отчужденіе и вознагражденіе за сносъ

построекъ, уничтоженіе посѣвовъ и проч. Въ большинствѣ случаевъ, гдѣ путь проходилъ по землямъ лица или общества его строившаго, земля подъ отчужденіе отводилась бесплатно. Такимъ образомъ построены Лысьвенская вѣтвь Пермской дороги (земля владѣльца гр. Шувалова), вѣтви Екатеринбургской ж. д. Государево-Байракская, Желторѣцкая, Жилловская и Прищепная (земля обществъ Государево-Байракскаго, Желтой рѣки, Жилловскаго и Фомина), Осиповичская вѣтвь Либаво-Роменской ж. д. (земля владѣлицы Пимоновой) и, наконецъ, Чучевичская (земли владѣльца Агаркова).

Полотно для описываемыхъ вѣтвей сооружалось нормального поперечнаго профиля принятаго на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Рельсы.

Весьма существенная со стороны государства помощь строителямъ подъѣздныхъ путей была оказана отпускомъ старыхъ рельсъ и скрѣпленій, который былъ сдѣланъ безвозмездно изъ запасовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Лишь вѣтви Салдинская Пермской дороги и Бѣловѣжская Привислинскихъ дорогъ не получили бесплатно казенныхъ рельсъ. Въ первомъ случаѣ вѣтвь строилась Н-ками желѣзозаводчика Демидова и рельсы изготовлялись на ихъ собственномъ заводѣ, во второмъ же—рельсы и скрѣпленія были получены отъ Юго-Западныхъ дорогъ за 165.000 рублей.

Рельсы для подъѣздныхъ путей употреблялись въ большинствѣ легкаго типа не превышающаго 24 фунтовъ въ 1 пог. футѣ.

Шпалы.

Шпалы, уложенныя на подъѣздныхъ путяхъ, приняты нормальныхъ типовъ. Для нѣкоторыхъ вѣтвей, строившихся въ цѣляхъ эксплуатаціи лѣсныхъ богатствъ, каковы напримѣръ вѣтви Бѣловѣжская и Чучевичская, шпалы были отпущены строителями—владѣльцами лѣсовъ—бесплатно.

Разные
матеріалы.

Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, кромѣ рельсъ и скрѣпленій, казенныя дороги отпускали строителямъ подъѣздныхъ путей разные матеріалы по пониженнымъ или заготовительнымъ

цѣнамъ. Такъ для Осиповичской вѣтви были отпущены болты, костыли, переводные брусья, стрѣлочные переводы, котель, паровая машина и пр., для Чучевичской вѣтви—болты, костыли, подкладки и стрѣлочные переводы, для Сосновицкой—стрѣлочные переводы.

Подвижной
составъ.

Для подъѣздныхъ путей особаго подвижнаго состава не приобрѣталось и обслуживаніе ихъ производится составомъ тѣхъ дорогъ, къ которымъ они примыкаютъ.

Грузовое движеніе.

При постройкѣ описываемыхъ подъѣздныхъ путей въ договорахъ нѣкоторыхъ изъ нихъ содержался пунктъ, по которому предприниматель гарантируетъ вѣткѣ извѣстный грузооборотъ. Въ случаѣ, если бы оказалось что вѣтвь не перевезла гарантированное количество груза, предприниматель обязывался уплачивать казнѣ за весь недостатокъ въ перевозѣ грузовъ по вѣтви со всеми дополнительными сборами. Такимъ путемъ было выстроено 9 вѣтвей *) общимъ протяженіемъ 92,41 вер. или 28⁰/₁₀₀ отъ всего количества. Остальные подъѣздные пути строились безъ гарантіи грузооборота, основываясь на расчетахъ и предположеніяхъ предпринимателей, провѣрившихся комиссіей о новыхъ жел. дорогахъ. Изъ имѣющихся въ настоящее время свѣдѣній о грузооборотѣ на вѣтвяхъ первой категоріи видно, что за небольшимъ исключеніемъ количество груза не только оправдало гарантію, но и превзошло ее въ нѣсколько разъ. Лишь на двухъ вѣтвяхъ Нижне-Крынской и Сосновицкой грузооборотъ не достигъ гарантированной цифры. Вѣтвь Нижне-Крымская строилась для перевозки каменнаго угля изъ шахтъ Общества Нижней-Крынки. Послѣ ея постройки оказалось, что залежи угля незначительны и общество было признано несостоятель-

*) Селезневская, Нижне-Крымская, Государево-Байракская, Жиловская, Желторѣцкая, Горско-Ивановская, Чистяковская, Прищепная и Сосновицкая.

нымъ. Изъ гарантированныхъ договоромъ 4 милл. пудовъ въ 1909 г. вѣтвь перевезла только 1.170.000 пудовъ каменнаго угля и 535.000 пуд. известняка. Вторая вѣтвь— Сосновицкая, эксплуатируемая съ 1909 г., вмѣсто гарантированныхъ договоромъ 6 милл. пуд. перевезла въ теченіе 8 мѣсяцевъ 1909 г.—2.596.784 пуд. и за 1910 годъ— 5.943.893 пуд. каменнаго угля, т. е. не довезла за эти два года 1.459.323 пуд. Возможно предположить, что съ теченіемъ времени перевозки по этой вѣтви скоро превзойдутъ обусловленные договоромъ 6 милл. пудовъ и вѣтвь оправдаетъ расчеты предпринимателей.

Изъ 10 вѣтвей, *) выстроенныхъ безъ гарантіи опредѣленнаго количества грузооборота, имѣются три вѣтви, которыя влѣдствіе неоправдавшихся предположеній, далеко не совершаютъ ожидавшихся на нихъ перевозокъ. Такова вѣтвь Первозвановская, выстроенная предпринимателемъ Духовскимъ, рассчитывавшимъ на перевозку по ней каменнаго угля, который предполагалось добывать въ районѣ вѣтви. Въ дѣйствительности оказалось, что угля немного и онъ въ настоящее время не разрабатывается. Вѣтвь перевозитъ одни хлѣбные грузы въ количествѣ около 600.000 пудовъ.

Точно также не оправдались расчеты грузовъ по вѣтви Озеряно-Мизочской Юго-Западныхъ ж. д. По первоначальнымъ предположеніямъ съ одного Карвице-Озерянского свекло-сахарнаго завода ожидалось получить — 5.200.000 пуд. Въ дѣйствительности же вѣтвь перевозитъ всѣхъ грузовъ въ среднемъ за послѣднее пятилѣтіе лишь 1.968.000 пуд. въ годъ.

Наконецъ, Чучевичская вѣтвь Полѣсскихъ ж. д. была выстроена землевладѣльцемъ и лѣсопромышленникомъ Агарковымъ въ расчетѣ на перевозку лѣсныхъ грузовъ до 10 милл. пуд. въ годъ. На самомъ же дѣлѣ ея грузооборотъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

*) Первозвановская, Боконская, Лебединская, Мизочская, Лысьвенская, Салдинская, Основицкая, ст. Дороги-Урѣче, Чучевичская и Бѣловѣжская.

Т А Б Л И Ц А III.

1. №№ по порядку.	2. Название магистральной.	3. Наименование вѣтвей.	4. Сумма вычи- таемая съ пудо-вер. въ расходѣ эксплоатацин. Коп.	5. Наименованіе груза, съ дохода отъ перевозки котораго, произ- водится возвратъ стоимости вѣтви.		6. Первоначаль- ное количе- ство груза, которое не принимается въ расчетъ. Пуды.	7. Стоим. вѣтви принятая для расчета съ предприним. и со стоим. отчужденія.	8. Выплачено предприни- мателю.		9. Осталось выплатить рублей.	10. Стоимость постройки веретъ безъ стоимости рельсъ. Рубли.	11. Примѣчаніе.
				Только по вѣтви.	По вѣтви и магистральной.			За время.	Рублей.			
1	Екатеринин.	Первозвановская . . .	Сл. тарифъ.	—	Всѣ грузы.	—	283.941	1901—1910	93.871	190.070	8.360	
2	»	Селезневская. . .	»	—	»	—	154.598	1901—1903	158.302	—	16.290	
3	»	Нижне-Крынская . . .	1/125	—	Камен. уголь и коксъ.	—	462.202	—	—	462.202	41.100	
4	»	Госуд.-Байракск. . .	1/125	—	Камен. уголь.	5.000.000	234.350	—	—	234.350	23.700	Не сдана въ казну.
5	»	Жиловская.	1/125 **)	—	»	—	292.440	1905—1907	288.100	4.340 ***)	39.000	
6	»	Желторѣцкая . . .	1/125	—	Руда.	2.000.000	487.744	1903—1907	481.185	6.559 ***)	49.800	
7	»	Боковская	1/125	—	Камен. уголь.	—	76.257	—	—	76.257	26.700	Не сдана въ казну.
8	»	Горско-Ивановск. . .	1/125	—	Камен. уголь *).	500.000	272.990	1909—1910	140.238	132.752	26.500	
9	»	Чистяковская . . .	1/125	—	» *).	—	469.298	1910	130.492	338.806	20.200	
10	»	Прищепная.	1/125	—	» *).	—	266.238	—	—	266.238	34.300	Сдана въ казну въ 1911 г.
11	Юго-Западн.	Лебединская	1/150	Всѣ грузы.	—	—	356.860	1901—1910	161.731	195.129	29.200	
12	»	Озеряны-Мизочск. . .	1/150	»	—	—	146.000	1901—1910	95.550	50.450	17.600	
13	Пермская	Лысьвенская	Сл. тарифъ.	—	Всѣ грузы *).	—	216.263	1901—1903 ****)	216.263	—	10.800 *****)	
14	»	Салдинская.	1/150	—	» *).	—	873.690	1908—1910	854.911	18.779	18.400	
15	Либ.-Ромен.	Осиновичская.	Сл. тарифъ.	—	Лѣсные грузы.	—	250.000	1897—1899	250.000	—	6.380	
16	»	Ст.-Дороги-Урѣчье . . .	1/125	—	»	—	388.118	1906—1910	76.393	311.725	13.350	
17	Полѣвскія.	Чучевичская	1/125	—	»	—	338.588	1908—1910	5.402	333.186	12.200	
18	Привислин.	Вѣловѣжская.	1/150	Лѣсные грузы.	—	—	462.955	1898—1910	297.901	165.054	22.800	
19	»	Сосновицкая.	1/125	—	Камен. уголь.	—	117.506	—	—	177.506	56.700	

*) А также и по некоторымъ другимъ желѣзнымъ дорогамъ. **) Кроме того берется еще дополнительный сборъ въ размѣрѣ 0,15 коп. съ пуда. ***) Стоимость отчужденія у частныхъ владѣльцевъ. ****) По 1 августа 1910 г. *****) Со стоимостью рельсъ.

за 9 мѣсяцевъ 1908 г.	320.476 пд.
» весь 1909 годъ	890.691 »
» 10 мѣсяцевъ 1910 г.	241.968 »

и далеко не достигаетъ имѣвшихся предположеній.

Такимъ образомъ изъ всѣхъ выстроенныхъ и эксплуатируемыхъ въ настоящее время вѣтвей общей длиною 332 вер., имѣемъ:

неоправдавшихъ предположеній грузооборота	84,42	вер.	или	25,4%
оправдавшихъ предположенія грузооборота	221,88	»	»	66,5%
превзошедшихъ предполагаемый грузооборотъ болѣе чѣмъ вдвое	26,79	»	»	8,1%

Слѣдовательно наибольшій процентъ относится къ вѣтвямъ оправдавшимъ предполагаемый грузооборотъ и лишь 25,4% къ неоправдавшимъ его.

Пассажирское движеніе.

Кромѣ грузового движенія, на которое преимущественно рассчитывали при постройкѣ подъѣздныхъ путей, они обслуживаютъ также и сообщеніе пассажирское.

По имѣющимся даннымъ на Лысьвенской вѣтви Пермской ж. д. было перевезено въ 1909 г.—59.748 пассажировъ, на Салдинской вѣтви той же дороги за 1910 г.—65.390 пассаж. На Озеряно-Мизочской вѣтви Юго-Западныхъ ж. д. въ среднемъ перевозится 6.600 пассаж. и на Лебединской вѣтви около 10.000 пассаж. ежегодно.

Несомнѣнно, что пассажирское движеніе развито и на другихъ вѣтвяхъ, въ особенности проходящихъ по густо населеннымъ районамъ, каковы, на примѣръ, всѣ подъѣздные пути Екатеринбургской дороги.

Финансовое положеніе.

Всѣ описываемые здѣсь подъѣздные пути строились предпринимателями для передачи ихъ въ собственность

казны съ условіемъ получить обратно строительную стоимость изъ доходовъ отъ перевозокъ грузовъ. При заключеніи договоровъ до сихъ поръ не существовало опредѣленныхъ, выработанныхъ одинаковыхъ для всѣхъ вѣтвей условій возврата стоимости и потому они представляютъ большое разнообразіе. Однако, имѣется общее во всѣхъ случаяхъ условіе, что изъ тарифовъ перевозки грузовъ вычитается извѣстная сумма для расходовъ эксплуатаціи. Эта сумма колеблется отъ $\frac{1}{150}$ до $\frac{1}{125}$ коп. съ пудо-версты или принимается равной стоимости хозяйственныхъ перевозокъ. Кромѣ того, возвратъ строительной стоимости происходитъ изъ доходовъ отъ перевозки или всѣхъ грузовъ, или грузовъ какого-нибудь одного наименованія, при чемъ на однѣхъ вѣтвяхъ по самой только вѣтви, а на другихъ и отъ перевозки по магистрали, къ которой онѣ примыкають, а иногда и по сосѣднимъ дорогамъ.

Наконецъ, если до постройки вѣтви грузы поступали на магистраль другимъ путемъ, то въ нѣкоторыхъ случаяхъ обуславливается уплата изъ доходовъ отъ привлеченія на магистраль лишь однихъ новыхъ грузовъ, и то количество, которое на магистральную линію поступало ранѣе, въ расчетъ не принимается. Грузовые тарифы на всѣхъ выстроенныхъ вѣтвяхъ за исключеніемъ только одной Озеряны-Мизочской, примѣняются обыкновенные, при чемъ всѣ дополнительные сборы взимаемые съ грузовъ въ расчетъ при возвратѣ стоимости не берутся и поступаютъ полностью въ доходъ казны.

Возвратъ строительной стоимости производится безъ начисленія процентовъ на непогашаемую часть капитала. Исключеніе составляютъ невыстроенныя еще, недавно (1909—1911 г.) разрѣшенныя вѣтви Василевичская, Окуловская и Рѣдкинская, гдѣ проценты начисляются въ первомъ и третьемъ случаѣ въ количествѣ 5⁰/₁₀, а во второмъ 3⁰/₁₀.

Подчиненіе вѣтвей тѣмъ или другимъ условіямъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Если отбросить вѣтви Первозвановскую, Нижне-Крынскую, Озеряны-Мизочскую, Старья-Дороги-Урѣчье, Чувичскую и Сосновицкую, на которыхъ грузооборотъ не оправдалъ предположенія предпринимателей, то оказывается, что возвратъ стоимости остальныхъ вѣтвей происходитъ достаточно интенсивно и обыкновенно стоимость вѣтви возвращается въ 3—4 года.

Общая стоимость всѣхъ эксплуатируемыхъ въ настоящее время подъѣздныхъ путей, выстроенныхъ частными предпринимателями на условіяхъ передачи ихъ въ собственность казны, достигаетъ—6.210.038 рублей. Изъ нихъ казною уже выплачено строителямъ—3.252.539 или 52,3% и остается выплатить 2.957.499 руб.

Стоимость постройки подъѣздныхъ путей при наличіи бесплатныхъ рельсъ колеблется отъ 6.380 до 56.700 руб. верста и зависитъ отъ пересѣченности мѣстности и принятыхъ техническихъ условій. Вѣть Осиповичская, верста которой обошлось въ минимальную цифру 6.380 руб., проходить по ровной мѣстности и строилась при пользованіи весьма дешевыми лѣсными матеріалами. Небольшая (3,13 в.) вѣть Сосновицкая, постройка версты которой стоила наибольшую сумму 56.700 руб., проходить въ мѣстахъ пересѣченныхъ и съ большимъ количествомъ искусственныхъ сооружений.

Средняя стоимость версты постройки подъѣздныхъ путей выразилась въ суммѣ 18.705 руб.

Результаты эксплуатаціи.

По имѣющимся въ настоящее время результатамъ эксплуатаціи, всѣ выстроенные подъѣздные пути можно раздѣлить на двѣ группы.

Къ первой группѣ относятся для казны выгодныя, ко второй—убыточныя.

I-я ГРУППА:

№.№ по порядку.	НАЗВАНИЕ ВѢТВИ.	Длина.	Годъ открытія.
1	Селезневская	9,48	1900
2	Нижне-Крынская	11,24	—
3	Государево-Байракская	9,88	—
4	Жиловская	7,51	1904
5	Желторѣцкая	9,80	1903
6	Боковская	2,85	—
7	Горско-Ивановская	10,35	1908
8	Чистяковская	23,25	1908
9	Лебединская	12,20	1900
10	Озерны-Мизочская	8,30	1900
11	Лысьвенская	19,97	1900
12	Салдинская	47,37	1908
13	Осиповичская	39,20	1896
14	Старья-Дороги-Урѣлье	27,80	1906 — 1907
15	Вѣловѣжская	20,24	1897
16	Сосновицкая	3,13	1909
Всего		262,57	

II-я ГРУППА:

№.№ по порядку.	НАЗВАНИЕ ВѢТВИ.	Длина.	Годъ открытія.
1	Первоивановская	33,95	1899
2	Чучевичская	27,80	1908
Всего		61,75	

Результаты эксплуатаціи вѣтви Прицепной, открытой въ февралѣ 1911 года пока не извѣстны.

Первая группа общей длиной 262,57 верстъ, или 51% всего протяженія, привлекаетъ къ магистралямъ новые грузы, которые до постройки вѣтвей на нихъ не поступали, или-же подвозились въ сравнительно небольшомъ количествѣ. Такъ, напримѣръ, до постройки Лысьвенской вѣтви, Пермская желѣзная дорога получала грузы съ завода гр. Шувалова въ размѣрѣ около 2-хъ милл. пудовъ, теперь же количество заводскаго груза увеличилось до 11 милл. пудовъ, такъ какъ заводъ, благодаря сдѣланнымъ дешевымъ накладнымъ расходамъ на перевозки, имѣлъ возможность значительно развить свое производство. Точно также все вѣтви Екатеринбургской дороги, проведенныя къ рудникамъ и каменноугольнымъ шахтамъ, вывозятъ на магистраль громадное количество новыхъ грузовъ*). Эти грузы при отсутствіи вѣтвей вслѣдствіе дорогой перевозки на дорогу не поступали и поступить не могли.

Вѣтви Нижне-Крынская и Сосновицкая не приносятъ пока дохода, но и не являются вѣтвями дефицитными. Первая изъ нихъ перевозитъ около 1,5 милл. пудовъ новаго груза, и, вслѣдствіе имѣвшейся въ договорѣ гарантіи грузооборота 4 милл. пудовъ, возвратъ строительной стоимости за вѣтвь не производился и весь доходъ отъ этого груза досточный для покрытія эксплуатаціонныхъ расходовъ, поступаетъ въ казну. Сосновицкая вѣтвь, открытая въ 1909 г., существуетъ всего два года. Съ постройкой ея отъ магистрали на 10-ти верстномъ перегонѣ Домбровъ-Горная-Стржемещицы было отнято около 4 милл. пудовъ каменнаго угля, который раньше съ копи «Мортимеръ» доставлялся на ст. Домбровъ-Горная по воздушной дорогѣ. Но, благодаря Сосновицкой вѣтви, копъ развила свое производство въ 1910 году до 6 милл. пудовъ и такимъ образомъ дала на магистраль лишнихъ 2 милл. пудовъ. Вѣтвь

*) Больше 100 милл. пудовъ ежегодно.

сдѣлается доходной, если это количество въ послѣдующіе годы не уменьшится, такъ какъ потеря магистралью 4 милл. пудовъ на протяженіи 10 верстъ съ излишкомъ окупится выручкой отъ перевозокъ 2 милл. вновь привлеченныхъ грузовъ каменнаго угля, не говоря о перевозкахъ другихъ грузовъ, провозная плата съ коихъ и въ настоящее время поступаетъ полностью въ доходъ казны.

Мизочская вѣтвь, вслѣдствіе небольшого грузооборота, приноситъ казнѣ настолько незначительный доходъ, что его не достаетъ на покрытіе расходовъ по уплатѣ предпринимателю ея строительной стоимости. Каждый годъ по ней выплачивается около 10.000 руб.; изъ доходовъ вѣтви покрывается только 4.700, а 5.300 приходится казнѣ доплачивать изъ другихъ средствъ. Такимъ образомъ по окончаніи уплаты всей строительной стоимости, она явится для государственнаго казначейства источникомъ дохода около 5.000 рублей ежегодно.

Вѣтви второй группы общей длиною 61,75 верстъ, т. е. 19% всего протяженія, благодаря неоправдавшимся предположеніямъ предпринимателей, не даютъ магистральямъ такого количества новыхъ грузовъ, которое могло бы окупить расходы эксплуатаціи и такимъ образомъ являются для казны убыточными. Такъ, вѣтвь Первозвановская въ настоящее время перевозитъ лишь одни хлѣбные грузы въ количествѣ около 600.000 пудовъ, поступающіе и ранѣе на Екатеринбургскую дорогу гужевою подвозкой. Вѣтвь Чучевичская имѣетъ весьма небольшое товарное движеніе, не оправдывающее расходовъ ея эксплуатаціи и только, благодаря договору со строителемъ-лѣсопромышленникомъ Агарковымъ на поставку дровъ по низкой цѣнѣ, убытки казны отчасти покрываются сбереженіемъ на цѣнѣ за дрова для Полѣскихъ дорогъ.

Изъ всего вышеизложеннаго можно заключить, что эксплуатація существующихъ въ настоящее время вѣтвей является для казенныхъ дорогъ вполне выгодной.

Приложение I.
Таблица 1.

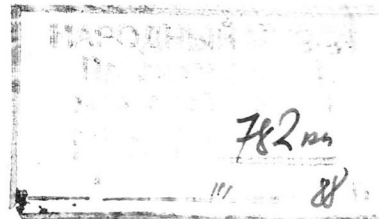
ЕКАТЕРИНИНСКАЯ Ж. Д.

№ по порядку.	Наименование вѣтвей.	Пункты примыканія.	Имя предпринимателя.	Данныя вѣтви.			Время.		Количество отпущенныхъ казенныхъ материаловъ.					Стоимость вѣтвей.		Общая стоимость вѣтвей въ рубляхъ.	Стоимость казенныхъ материаловъ отпущенныхъ бесплатно въ рубляхъ.	
				Длина.	Уклонъ і	К въ сажн.	Начала постр. ройки.	Передачи въ казну.	Рельсѣ.			Скрѣпленій.			По расчѣтн. вѣдомости безъ стоимости от- чужд. земель.			Стоимость от- чужденія земли въ рубляхъ.
									Количество въ пудахъ.	По цѣнѣ.	На суммѣ.	Количество въ пудахъ.	По цѣнѣ.	На суммѣ.				
1	Первсвзвановская ¹⁾	Колпаково.	Иняк. п. с.—Е. Духовской .	33,95	0,010	200	—	Ноябрь. 1899	131.950 ^{7/8}	0,90	118.755,76	19.807	р. ц.	33.752,95	268.977,43	14.963,76	283.941,19	152.508,71
2	Селезневская ²⁾	Алчевское.	Иняк. К. Л. Мецыховскій .	9,478	0,010	150	1900	1/xi 1900	38.924	р. ц.	35.682,00	6.656	р. ц.	11.299,00	144.500,00	10.098,26	154.598,26	46.981,00
3	Нижне-Крынская.	Садка.	Нижне-Крынское О-во . . .	11,24	0,024	200	1901	1/viii 1901	57.045	0,40	22.818,00	—	—	—	439.200,00	23.002,15	462.202,15	22.818,00
4	Государ.-Байрак. ³⁾ Къ шахтѣ № 2. Къ шахтѣ № 1.	Государевъ Байракъ.	Государево-Байракское Т-во	6,859	0,010	200	Вѣтвь не постр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				3,023	0,015	200	1901	—	41.055	0,40	16.422,00	—	—	—	225.950,00	8.400,00	234.350,00	16.422,00
5	Жилловская ⁴⁾	Алчевское.	Жилловское О-во Каменно- угольныхъ копей и рудн. .	7,511	0,025	150	1902	Мартъ. 1902	33.127	0,40	13.250,80	—	—	—	288.100,00	4.340,38	292.440,38	13.250,80
6	Желторѣцкая . .	Желтыя воды.	Анонимное Горно-промышл. О-во «Желтая рѣка» . . .	9,80	0,012	200	1902	Осень. 1902	45.220	0,40	18.088,00	—	—	—	40.500,00	37.243,88	487.743,88	18.088,00
7	Боковская ⁵⁾ . . .	Антрацитъ.	О-во Боковскихъ Антраци- товыхъ копей	2,85	0,017	125	1906	Не передана.	15.394	0,40	6.157,60	—	—	—	69.927,00	6.330,39	76.257,39	6.157,60
8	Горско-Ивановск.	Камышеваха.	Горско-Ивановское О-во въ лицѣ учр. его Путилова и Шайкевича	10,354	0,012	200	1907	Июнь. 1907	57.638	0,40	23.055,20	5.244	0,40	2.097,60	243.690,00	29.300,48	272.990,48	25.152,80
9	Чистяковская . . .	Чистяково.	Э. К. Бродскій и Безчинскій.	23,25	0,014	250	1907	Мартъ. 1907	107.409	0,40	42.963,60	—	—	—	425.000,00	44.297,99	469.297,99	42.963,60
10	Прищепная . . .	Картушино.	Прищепное Т-во	7,771	0,008	200	1910	Май. 1910	41.574	0,40	16.631,60	—	—	—	254.591,00	11.477,00	266.238,00	16.631,60

Примечанія: ¹⁾ Перешла отъ Юго-Восточной желѣзной дороги. ²⁾ Перешла отъ Юго-Восточной желѣзной дороги. ³⁾ Вѣтвь открыта для частнаго пользованія въ 1901 году. ⁴⁾ Значительное количество земли было предоставлено обществомъ безвозмездно. ⁵⁾ Открыта для частнаго пользованія 30 Июня 1906 года.

Приложение I.
Таблица 2.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ Ж. Д.



№ п. по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ВѢТВЕЙ.	Сколько въ каждомъ году существованія вѣтви отдѣльно выплачено казной предпринимателю въ возвратъ стоимости вѣтви, а для не погашенныхъ еще вѣтвей, сколько осталось еще выплатить.	Какіе дѣйствительно новыя грузы, которые иначе на дороге поступить не могли, дала вѣтвь дорогѣ.
1	Первозвановская .	<p>Въ 1902 г. выплачено . Р. 6.100,76 » 1903 » » . » 6.235,61 » 1904 » » . » 5.979,51 » 1905 » » . » 14.804,94 » 1906 » » . » 3.401,32 » 1907 » » . » 2.956,78 » 1909 » » . » 10.036,05 » 1910 » » . » 32.105,00</p> <p>Итого . . Р. 81.619,97 ¹⁾</p> <p>Выплачено Юго-Восточн. ж. д. до 1/у—1901 г. . Р. 12.250,80</p> <p>Всего выплачено . Р. 93.870,77</p> <p>Строительная стоимость съ отчужденіемъ . Р. 283.941,19</p> <p>Остается выплатить . Р. 190.070,42</p>	<p>Перевезено хлѣбныхъ грузовъ въ 1909 г.—585.220 пуд. Эти хлѣбные грузы и безъ постройки вѣтви поступили бы на Екатерининскую ж. д. Слѣдуетъ считать, что новыхъ грузовъ Первозвановская вѣтвь Екатерининской ж. д. не дала.</p>
2	Селезневская . . .	<p>Въ 1901 г. выплачено . . Р. 16.187,50 » 1902 » . . . » 31.105,09 » 1903 » . . . » 44.226,05</p> <p>Итого . . Р. 91.518,64 ²⁾</p> <p>Перечислено въ депозитъ дороги для уплаты за отчужденіе земель . Р. 11.483,70</p> <p>Уплачено Юго-Восточн. ж. д. до 1/у—1901 г. . . 55.299,70 ³⁾</p> <p>Всего выплачено . Р. 158.302,04</p>	<p>Новый грузъ каменный уголь, котораго въ 1909 г. перевезено 12.457.152 пуд. и который безъ вѣтви на Екатерининскую ж. д. не могъ поступить.</p>

¹⁾ Въ томъ числѣ за счетъ Юго-Восточныхъ ж. д. 12.406 р. 09 к.
²⁾ Въ томъ числѣ за счетъ Юго-Восточныхъ ж. д. 9.788 р. 47 к.
³⁾ Въ томъ числѣ дѣйствительной стоимости отчужденія.

Оправдались ли обещанія предпринимателя относительно количества грузовъ по вѣтви.	Заключеніе выгоды для дороги вѣтвей и не потеряла ли казна убытка отъ возврата денегъ за перевозки по магистрали такихъ грузовъ, которые и безъ сооруженія вѣтви все равно поступили бы на дорогу.	Примѣчаніе.
<p>Въ договорѣ съ строителемъ Первозвановской вѣтви г. Духовскимъ не включено условіе о гарантіи ежегодной перевозки грузовъ въ количествѣ не менѣе опредѣленнаго договоромъ.</p> <p>Предпринимателемъ гарантирована ежегодная перевозка 4.000.000 пудовъ; эта перевозка оправдана.</p>	<p>Вѣтвь для дороги выгоды не представляетъ; и такъ какъ перевозимый хлѣбъ вѣроятно поступилъ бы на дорогу гужемъ, то выплаченная сумма за пробы хлѣба за перевозку по магистрали убыточна для дороги, также какъ и ея содержаніе.</p> <p>Селезневская вѣтвь безусловно выгодна для дороги.</p>	

НАИМЕНОВАНИЕ ВѢТВЕЙ.	Сколько въ каждомъ году существованія вѣтви отдѣльно выплачено казной предпринимателю въ возвратъ стоимости вѣтви, а для не погашенныхъ еще вѣтвей, сколько осталось еще выплатить.	Какіе дѣйствительно новые грузы, которые иначе на дорогу поступить не могли, дала вѣтвь дорогъ.
3 Нижне-Крынская	—	Новые грузы: каменный уголь, перевезено въ 1909 г. 1.169.204 пуда; известнякъ, перевезено въ 1909 г. 535.450 п.
4 Государево-Байракская	—	Новый грузъ: камен. уголь, котораго отправлено въ 1909 г. 12.036.649 пуд.
5 Жилловская	<p>Въ 1905 г. выплачено . Р.110.687,11 » 1906 » 116.831,76 » 1907 » 56.239,92</p> <p>Итого . . Р.283.758,79</p> <p>Перечислено въ депозитъ за отчужденіе земли . » 4.341,21</p> <p>Всего выплачено . Р.288.100,00</p>	Новые грузы: камен. уголь, котораго перевезено въ 1909 г. 21.803.010 пуд.
6 Желторѣцкая	<p>Въ 1903 г. выплачено . Р. 21.770,05 » 1904 » » 243.668,14 » 1905 » » 141.264,20 » 1906 » » 35.513,53 » 1907 » » 4.504,08</p> <p>Итого . . Р.446.720,00</p> <p>Перечислено въ депозитъ дороги для уплаты за отчужденную землю . Р. 34.465,46</p> <p>Всего выплачено . Р.481.185,46</p>	Новые грузы: руда желѣзная, которой отправлено въ 1909 г. 24.250.092 пуда.
7 Боконская	—	Новый грузъ: камен. уголь, котораго отправлено въ 1909 г. 15.042.784 пуда.

Оправдались ли обѣщанія предпринимателя относительно количества грузовъ по вѣтви.	Заключеніе выгоды для дороги вѣтвей и не потеряла ли казна убытка отъ возврата денегъ за перевозки по магистрали такихъ грузовъ, которые и безъ сооруженія вѣтви все равно поступили бы на дорогу.	Примѣчаніе.
Обѣщанія предпринимателя безусловно не оправдались. Угля въ ожидаемомъ количествѣ не оказалось.	Никакихъ возвратовъ денегъ не производилось, такъ какъ Общество Нижне-Крынка признано несостоятельнымъ.	
Обѣщанія предпринимателя оправдались.	Вѣтвь для дороги выгодна, такъ какъ безъ нея уголь въ указанномъ количествѣ на дорогу поступить не могъ.	Вѣтвь въ казну еще не сдана.
<p>Перевезено груза:</p> <p>за 4 мѣс. 1904 г. 3.607.450 п. » 1905 » 15.052.672 » » 1906 » 19.881.486 » за 7 мѣс. 1907 » 15.494.729 »</p> <p>Гарантированная \$ 15 договора ежегодная перевозка 4.000.000 пуд. выполнена. Обѣщанія предпринимателя оправдались.</p>	Вѣтвь для дороги выгодна.	
<p>Перевезено грузовъ:</p> <p>за 10 мѣс. 1904 г. 23.959.139 п. » 10 » 1905 » 9.386.810 » » 6 » 1906 » 8.580.360 »</p> <p>Гарантированная \$ 15 договора ежегодная перевозка 8.000.000 пуд. выполнена.</p>	Вѣтвь для дороги выгодна, такъ какъ безъ этого руда на дорогу поступить не могла.	
Обѣщанія предпринимателя въ 1909 г. оправдались.	Вѣтвь для дороги выгодна.	Въ казну еще не передана.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ ВѢТВЕЙ.	Сколько въ каждомъ году существованія вѣтви отдѣльно выплачено казной предпринимателю въ возвратъ стоимости вѣтви, а для не погашенныхъ еще вѣтвей, сколько осталось еще выплатить.	Какіе дѣйствительно новые грузы, которые иначе на дорогу поступить не могли, дала вѣтвь дорогъ.	Оправдались ли обѣщанія предпринимателя относительно количества грузовъ по вѣтви.	Заключеніе выгоды для дороги вѣтвей и не потерпѣла ли казна убытка отъ возврата денегъ за перевозки по магистрали такихъ грузовъ, которые и безъ сооруженія вѣтви все равно поступили бы на дорогу.	Примѣчаніе.
8	Горско-Ивановская.	Въ 1909 г. выплачено . Р. 54.082,37 » 1910 » » . » 67.721,42 ----- Итого . . Р.121.803,79 Перечислено въ депозитъ дороги для уплаты за отчужденную землю . Р. 18.434,22 Всего выплачено . Р.140.238,01 Строительная стоимость. Р.243.690,00 Остается выплатить Р.103.451,99	Новый грузъ: камен. уголь, котораго отправлено въ 1909 г. 5.520,734 пуда.	Перевезено грузовъ: за 3 мѣс. 1908 г. . . . 958.238 п. » 1909 » 5.493.779 » » 10 » 1910 » 4.015.500 » Гарантированная § 16 ежегодная перевозка 4.000.000 пудовъ выпол- няется.	Вѣтвь для дороги выгодна.	
9	Чистяковская . . .	Въ 1910 г. выплачено . Р.130.492,43 Строительная стоимость. » 425.000,00 Остается выплатить . Р.294.507,57	Новый грузъ: камен. уголь, котораго отправлено въ 1909 г. 5.058.606 пудовъ.	Перевезено грузовъ: за декабрь 1908 г. . . . 186.610 п. » » 1909 » 5.020.564 » » 10 мѣс. 1910 » 6.113.308 » Гарантированная §§ 4—5 ежегод- ная перевозка 4.000.000 пудовъ вы- полняется.	Вѣтвь для дороги выгодна.	
10	Прицепная . . .					Перешла въ ка- ну и открыто дви- женіе только 1 фе- врала 1911 г., а по- тому результатовъ эксплуатаціи ей еще не имѣется.

ЮГО-ЗАПАДНАЯ Ж. Д.

1. Лебединская вѣтвь.

1) Названіе вѣтви. Лебединская (Златопольская) вѣтвь примыкаетъ у станціи Сигнаевки (на перегонѣ Шпола-Цвѣтково) къ Шполянскому участку Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2) Имя предпринимателя. Александровское Товарищество сахарныхъ заводовъ.

3) Длина вѣтви, предѣльные уклоны и радіусы.

Длина вѣтви	12 вер.	100 саж.
Станціонные пути	2 »	323,68 »
Развѣздной и тушиковые пути на ст. Сигнаевка		371,45 »
Итого	16 вер.	295,13 саж.

Предѣльный уклонъ 0,0096

Наименьшій радіусъ 190 саж.

4) Время сооруженія вѣтви. Къ постройкѣ было приступлено въ Маѣ 1900 года, сооруженіе вѣтви окончено въ Ноябрь 1900 года и, по передачѣ Юго-Западнымъ дорогамъ, правильное пассажирское и товарное движеніе открыто 1 Декабря 1900 года.

5) Отпускъ казенныхъ матеріаловъ. Рельсы отпущены предпринимателю старогодные, безъ цѣны, считая 3.977 пудовъ на версту пути.

6) Стоимость вѣтви. По расцѣночной вѣдомости строительная стоимость вѣтви опредѣлена 295.650 руб. — коп.

Дополнительная сумма на отчужденіе	26.830 »	32 »
Устройство водоснабженія	34.380 »	11 »
Итого	356.860 руб.	43 коп.

Означенная сумма возмѣщается Александровскому Т-ву сахарныхъ заводовъ, безъ начисленія процентовъ путемъ возврата платы, взимаемой за провозъ по вѣтви грузовъ малой скорости, какъ отправляемыхъ съ вѣтви, такъ и поступающихъ на вѣтвь, за вычетомъ расходовъ эксплуатаціи въ размѣрѣ 1/150 коп. съ пуда и версты.

Плата за провозъ грузовъ по Лебединской вѣтви взимается по тѣмъ же тарифамъ, которые примѣняются на Юго-Западныхъ дорогахъ. Дополнительные сборы съ отправляемыхъ съ вѣтви и прибывающихъ на вѣтвь грузовъ, равно сборъ съ перевозимыхъ пассажировъ и всѣ прочія поступления не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости вѣтви.

7) Выплачен-
ныя предпри-
нимателю сум-
мы.

Александровскому Товариществу сахарныхъ заводовъ

уплачено:

въ 1901 году	14.427 р. 71 к.
» 1902 »	17.980 » 16 »
» 1903 »	5.116 » 84 »
» 1904 »	3.771 » 52 »
» 1905 »	13.583 » 53 »
» 1906 »	30.269 » 24 »
» 1907 »	23.487 » 59 »
» 1908 »	16.963 » 37 »
» 1909 »	23.172 » 59 »
» 1910 » (по 1 Августа)	13.358 » 73 »
Итого	<u>161.731 р. 28 к.</u>

Остается уплатить . . . 195.129 р. 15 к.

8) Вліяніе
вѣтви на гру-
зооборотъ ма-
гистралі.

Для выясненія вліянія Лебединской (Златопольской) вѣтви на грузооборотъ сосѣднихъ станцій Цвѣтково и Шпола Шполянской линіи Юго-Западныхъ дорогъ необходимо сопоставить данныя о работѣ названныхъ станцій до постройки и послѣ постройки вѣтви.

Грузооборотъ станцій Цвѣтково, Шпола и Златополь выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Г О Д Ы.	Ц В Ъ Т К О В О.			З Л А Т О П О Л Ь.			Щ И О Л А.			В С Е Г О.
	Отправл.	Прибыт.	Итого.	Отправл.	Прибыт.	Итого.	Отправл.	Прибыт.	Итого.	
1898	460.894	666.654	1.127.548	—	—	—	3.167.548	3.458.459	6.626.007	7.753.555
1899	1.124.524	498.079	1.622.603	—	—	—	3.425.057	4.245.708	7.670.765	9.298.368
1900	1.106.299	754.122	1.860.421	20.954	66.038	86.992	2.829.428	4.164.647	6.994.075	8.941.488
1901	1.321.609	181.539	1.513.148	1.734.569	2.798.468	4.533.037	3.231.361	2.524.958	5.756.319	11.802.509
1902	1.579.144	345.142	1.924.286	2.476.250	3.709.046	6.185.296	4.435.464	3.491.292	7.926.756	16.036.338
1903	1.572.486	754.880	1.327.366	1.385.274	383.247	1.768.521	4.432.927	3.392.891	7.825.818	11.921.705
1904	1.209.478	776.758	1.986.236	437.569	1.243.688	1.681.257	3.110.617	2.910.907	6.021.524	9.689.017
1905	976.525	457.858	1.434.383	1.264.210	2.455.501	3.719.711	1.831.195	2.746.503	4.577.698	9.731.792
1906	2.164.122	924.529	3.088.651	2.881.806	3.915.239	6.797.045	2.839.449	3.471.459	6.310.908	16.196.604
1907	856.228	881.514	1.737.742	2.747.876	347.493	5.895.369	1.950.831	3.163.613	5.114.444	12.747.555
1908	945.780	573.105	1.518.885	2.059.390	2.652.917	4.712.307	1.960.290	2.797.785	4.758.075	12.989.267
1909	958.706	475.163	1.433.869	3.453.409	3.334.200	6.787.609	1.346.701	3.099.671	5.446.372	13.667.840

При оцѣнкѣ приведенныхъ итоговъ необходимо имѣть въ виду, что въ 1903 году Лебединскій сахарный заводъ сгорѣлъ и былъ вновь отстроенъ только въ 1905 г.; этимъ объясняется рѣзкое пониженіе грузооборота Златопольской вѣтви въ періодъ 1903—1905 г.г.; за симъ въ 1904, 1905 и первой половинѣ 1906 года нормальный ходъ экономической жизни края былъ нарушенъ, что отразилось на итогахъ желѣзнодорожнаго движенія; далѣе въ 1907 году былъ слабый урожай свекловицы, а въ 1908 году сборъ хлѣбныхъ и свекловицы былъ ниже средняго.

Обращаясь къ опредѣленію новыхъ грузовъ, которые получила сѣтъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ, вслѣдствіе постройки Златопольской вѣтви, слѣдуетъ остановиться на данныхъ о прибытіи и отправленіи главнѣйшихъ грузовъ, по станціямъ Шпола, Златополь и Цвѣтково:

		Цвѣтково.	Златополь.	Шпола.	ИТОГО.
ПРИБЫТИЕ:					
Каменный уголь	1900 г.	135.801	—	1.664.658	1.800.459
	1901 г.	41.514	715.580	1.004.517	1.761.611
	1902 г.	175.379	1.147.601	1.220.111	2.513.091
Свекловица	1900 г.	14.302	—	185.897	200.199
	1901 г.	750	777.628	100.180	878.558
	1902 г.	—	653.921	359.547	1.013.468
Известнякъ	1900 г.	72.240	—	403.911	476.151
	1901 г.	—	151.500	188.077	339.577
	1902 г.	—	299.480	332.208	631.688
Сахарный песокъ	1900 г.	115.767	—	670.371	786.138
	1901 г.	750	901.315	18	902.083
	1902 г.	21	933.463	5.571	939.055
Лѣсные строитель- ные матеріалы	1900 г.	—	—	—	—
	1901 г.	—	88.584	—	88.584
	1902 г.	—	302.551	—	302.551
ОТПРАВЛЕНИЕ:					
Сахаръ рафинадъ	1900 г.	105.074	20.842	1.377.139	1.503.055
	1901 г.	—	1.368.243	451.441	1.820.189
	1902 г.	759	1.743.655	439.632	2.184.046
Сахарный песокъ	1900 г.	7	—	91.714	91.721
	1901 г.	1.666	32.730	156.090	190.486
	1902 г.	2.184	11.512	158.447	172.143
Лѣсные матеріалы	1900 г.	—	—	—	—
	1901 г.	—	6.703	—	6.703
	1902 г.	—	5.152	—	5.152

Приведенныя данныя характеризуютъ прибытіе и отправленіе главнѣйшихъ грузовъ. Изъ этихъ данныхъ видно слѣдующее: каменный уголь послѣ открытія Златопольской вѣтви сталъ прибывать на станціи Шполу и Цвѣтково въ меньшемъ количествѣ, но уменьшеніе это чрезъ годъ до извѣстной степени компенсировалось естественнымъ приростомъ и уже въ 1902 году общій итогъ привоза превысилъ количество, поступавшее до постройки вѣтви. Въ настоящее время (въ среднемъ за послѣдніе 5 лѣтъ) на станцію Златополь прибываетъ 856,8 тысячъ пудовъ каменнаго угля и это количество можно считать новымъ грузомъ для Юго-Западныхъ дорогъ.

Свекловица въ теченіи первыхъ трехъ лѣтъ эксплуатаціи составляла предметъ прибытія на станцію Златополь, но засимъ доставка свекловицы прекратилась и нынѣ станція Златополь въ среднемъ отправляютъ 220 тысячъ пудовъ, что тоже составляетъ для Юго-Западныхъ дорогъ новый грузъ.

Известнякъ въ количествѣ 476 тысячъ поступалъ чрезъ станціи Шполу и Цвѣтково; открытіе Златопольской вѣтви на первыхъ порахъ сократило подвозъ чрезъ Шполу, но уже въ 1902 году прибытіе на всѣ три станціи превысило цифру 1900 года.

Сахарный песокъ до постройки Златопольской вѣтки получался Лебединскимъ сахарнымъ заводомъ въ количествѣ 500—600 тысячъ пудовъ чрезъ ст. Шполу; но главная масса перерабатывавшагося въ рафинадъ сахарнаго песка подвозилась гужемъ. Съ постройкою вѣтви подвозъ сахарнаго песка чрезъ Шполу прекратился: въ 1900 году чрезъ Шполу доставлено 670.371 пудовъ, а въ 1901 году прибытіе въ Златополь опредѣлилось въ 901.346 пудовъ. Нынѣ на станцію Златополь прибываетъ въ среднемъ (1905—1909 года) 1.651,0 тысячъ пудовъ. Такимъ образомъ новая вѣтвь привлекла къ желѣзнодорожной перевозкѣ около 1 милліона пудовъ сахарнаго песка, подвозившагося ранѣе на Лебединскій заводъ гужемъ.

Кромѣ того, новыми грузами для Юго-Западныхъ дорогъ явились лѣсные строительные матеріалы, которые на станціи Златополь одновременно составляютъ предметъ отправки и полученія; среднее отправленіе составляетъ 80,2 тысячъ пудовъ, а прибытіе 160,6 тысячъ пудовъ. Кирпичъ прибываетъ въ Златополь, въ среднемъ, въ количествѣ 41,2 тысячъ пудовъ.

Подводя итогъ изложенному, видимъ, что количество новыхъ грузовъ, которые несомѣнно дала Юго-Западнымъ дорогамъ Златопольская вѣтвь опредѣляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

Каменный уголь	856.800 пуд.
Свекловица	220.000 »
Известнякъ	100.000 »
Сахарный песокъ	1.000.000 »
Лѣсные строительные матеріалы .	201.800 »
Кирпичъ	41.200 »
ИТОГО	<u>2.419.800 пуд.</u>

При настоящемъ подсчетѣ не приняты къ учету грузы, перевозка которыхъ носить на себѣ случайный характеръ.

9) Первоначальныя предположенія объ размѣрахъ грузооборота.

Свѣдѣній о количествѣ грузовъ, которые ожидалось отъ перевозкѣ, при разсмотрѣніи вопроса о постройкѣ Златопольской вѣтви въ комиссіи о новыхъ дорогахъ, въ Управленіи Юго-Западныхъ дорогъ не имѣется.

10) Финансовыя результаты эксплоатаціи вѣтви.

При опредѣленіи финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи Златопольской вѣтви кромѣ грузовъ, которые получила сѣтъ Юго-Западныхъ дорогъ, необходимо принять въ расчетъ, что до постройки вѣтви грузы Златопольскаго экономическаго района получались и отправлялись чрезъ станціи Шполу и Цвѣтково, вслѣдствіе этого сооруженіе разсматриваемой вѣтви вызвало увеличеніе пробѣга на 10 и 11 верстѣ.

Валовая выручка Юго-Западныхъ дорогъ отъ перевозки новыхъ грузовъ составляетъ:

Название груза.	Количество пудовъ.	Средній пробѣгъ.	Пудо-вер. въ 1000.	Средняя ставка съ пуда.	Валовая выручка.
Каменный уголь	856.800	137	117.381	1,81	15.508
Свекловица	220.000	38	8.360	0,68	1.496
Известнякъ	100.000	386	38.600	3,91	3.910
Саларный песокъ	1.000.000	81	81.000	4,86	48.600
Всего отправленнаго материала	2.018.800	82	201.881	2,07	20.514

Однако, для вывода окончательныхъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи вѣтви, необходимо принять во вниманіе: во 1-хъ) доходъ отъ перевозки пассажировъ по вѣтви, во 2-хъ) поступления изъ выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости на покрытие расходовъ эксплуатаціи и въ 3-хъ) дѣйствительные расходы эксплуатаціи.

1) Въ Златополѣ продано пассажирскихъ билетовъ:

1905 г.	4.906
1906 »	5.733
1907 »	5.256
1908 »	4.561
1909 »	4.611

Въ среднемъ въ Златополѣ продается 5.013 билетовъ въ годъ. Такъ какъ на большинствѣ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ число прибывающихъ пассажировъ, приблизительно равно числу отправляющихся, то оборотъ пассажировъ по станціи Златополь опредѣляется въ 10.000 человекъ въ годъ.

Средняя выручка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ пассажирроверсты равна 0,97 коп. Такимъ образомъ выручка отъ пассажирскаго движенія составляетъ:

$$10.000 \times 0,97 \times 13 = 1.261 \text{ руб.}$$

2) Отчисленія изъ валовой выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости на погашеніе расходовъ эксплуатаціи составили:

1905 г.	2.956 руб. 87 коп.
1906 »	5.649 » 78 »
1907 »	4.574 » 47 »
1908 »	2.991 » 52 »
1909 »	4.489 » 19 »
	<hr/>
	20.661 руб. 83 коп.
въ среднемъ	5.152 руб. 37 коп.

3) Расходы эксплуатации вѣтви. По Лебединской вѣтви прослѣдовало поѣздовъ:

Г О Д Ы.	Большой и средней скорости.	Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	ИТОГО.
1905	733	70	803
1906	733	245	978
1907	733	214	944
1908	731	136	867
1909	732	317	1.049
	3.559	982	4.641

Въ среднемъ за пятилѣтіе (1905 г.—1909 г.) 928 поѣздовъ.

Поѣзда эти сдѣлали поѣздоверсть:

$$928 \times 13 = 12.064 \text{ поѣздоверсть.}$$

Въ среднемъ за то-же пятилѣтіе расходы эксплуатаціи Юго-Западныхъ дорогъ составляютъ 1 руб. 49 коп. на поѣздоверсту.

Слѣдовательно расходы эксплуатаціи Лебединской вѣтви опредѣляются:

$$12.064 \times 1 \text{ руб. } 49 \text{ коп.} = 17.975 \text{ руб.}$$

Финансовые результаты эксплуатаціи.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія	1.261 р. — к.
Отчисленіе изъ валовой выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости на погашеніе расходовъ эксплуатаціи	5.152 р. 36 к.
Итого	<u>6.413 р. 36 к.</u>

А такъ какъ расходы эксплуатаціи исчисляются суммою около 18 тысячъ рублей, то оказывается, что Лебединская вѣтвь сама по себѣ даетъ дефицитъ въ суммѣ около 11.000 рублей въ годъ.

Но такъ какъ вслѣдствіе постройки Лебединской вѣтви чистая выручка магистральной линіи увеличилась на сумму болѣе 82 тысячъ рублей въ годъ то включеніе разсматриваемой вѣтви въ сѣтъ Юго-Западныхъ дорогъ вызвало увеличеніе чистой выручки всей сѣти на сумму болѣе 71 тысячи рублей въ годъ.

II. Мизочская вѣтвь.

1) Названіе вѣтви. Мизочская вѣтвь примыкаетъ у станціи Озеряны къ Радзивилловскому участку Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

2) Имя предпринимателя. Правленіе Карвице - Озерянскаго сахарнаго завода (нынѣ принадлежитъ Александровскому товариществу сахарныхъ заводовъ).

3) Длина вѣтви, предѣльные уклоны и радіусы.

Длина вѣтви	8.300	версты.
Станціонный путь	2.892	»
Итого	11.192	версты.

Предѣльный уклонъ . . . 0.096

Наименьшій радіусъ . . . 200 саж.

4) Время сооруженія вѣтви. Къ постройкѣ вѣтви приступлено весною 1899 года, временное движеніе открыто 9 Ноября 1899 г., правильное пассажирское и товарное движеніе—25 Ноября 1900 года, съ каковаго времени вѣтвь считается поступившею въ вѣдѣніе Юго-Западныхъ дорогъ.

5) Отпускъ казенныхъ матеріаловъ. Рельсы отпущены предпринимателю старогодные, безъ цѣны, считая 3.977 пудовъ на версту пути.

6) Стоимость вѣтви. Строительная стоимость вѣтви по расцѣночной вѣдомости исчислена въ 146.000 рублей.

Означенная сумма возмѣщается Александровскому товариществу сахарныхъ заводовъ безъ начисленія процентовъ изъ платы, выручаемой Юго-Западными дорогами, за провозъ по Озеряны-Мизочской вѣтви грузовъ малой скорости, таксируемыхъ согласно тарифамъ за протяженіе вѣтви отдѣльно, при чемъ изъ упомянутой провозной платы вычитаются расходы эксплуатаціи въ размѣрѣ 1/150 коп. съ пуда и версты. Дополнительные сборы съ отправляемыхъ съ вѣтви и поступающихъ на вѣтвь грузовъ не служатъ источникомъ для возмѣщенія строительной стоимости вѣтви.

При перевозкѣ грузовъ по вѣтви между станціями Озеряны и Мизочъ взимаются слѣдующія платы:

1. въ товарныхъ поѣздахъ большой скорости по 1 коп. съ пуда за все разстояніе.
2. въ товарныхъ поѣздахъ малой скорости: а) грузовъ отнесенныхъ къ IV и высшимъ классамъ, а равно къ дифференціаламъ и тарифнымъ схемамъ, начинающимся со ставокъ сихъ классовъ по 1 коп. съ пуда за все разстояніе и б) грузовъ, отнесенныхъ къ V и низшимъ классамъ или дифференціаламъ и тарифнымъ схемамъ, начинающимся со ставокъ сихъ классовъ по 0.50 коп. съ пуда за все протяженіе вѣтви.

7. Выплачен-
ный предпри-
нимателю сум-
уплочено:

Александровскому товариществу сахарныхъ заводовъ

За время съ 1901 г. по 1906 г.	42.277 р. 58 к.
Въ 1906 г.	11.993 » 93 »
» 1907 »	10.242 » 36 »
» 1908 »	8.983 » 00 »
» 1909 »	9.327 » 70 »
» 1910 » (по 1 Ноября)	12.731 » 83 »
Итого .	95.556 р. 40 к.
Остается уплатить .	50.449 р. 60 к.

8) Вліяніе
вѣтви на грузо-
оборотъ ма-
гистрالی.

Для выясненія вліянія Мизочской вѣтви на грузооборотъ сосѣднихъ станцій Здолбуново, Озеряны и Дубно необходимо сопоставить данныя о работѣ названныхъ станцій до и послѣ постройки вѣтви.

Изъ прилагаемой вѣдомости грузооборота поименованныхъ станцій за время съ 1898 г. видно, что открытіе движенія по Мизочской вѣтви не оказало вліянія на грузооборотъ станцій Здолбуново и Дубно; что же касается операций ст. Озеряны, то таковыя подѣ вліяніемъ постройки вѣтви уменьшились.

Вслѣдствіе этого для опредѣленія количества новыхъ грузовъ, которое даетъ магистральной линіи Мизочская вѣтвь слѣдуетъ прослѣдить параллельно результаты операций станцій Озеряны и Мизочь.

Грузооборотъ названныхъ станцій выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Озеряны	Мизочь	Итого.
П у д о в ь.			
1898	1.901.069	—	1.901.069
1899	3.525.519	—	3.525.519
1900	1.832.760	53.149	1.885.909
1901	633.030	1.754.211	2.387.241
1902	734.599	1.849.064	2.583.663
1903	1.288.873	1.853.255	3.142.128
1904	403.798	1.252.121	1.655.919
1905	506.969	1.818.733	2.325.702
1906	649.510	2.398.267	3.047.777
1907	459.532	2.052.150	1.511.682
1908	484.468	1.742.462	1.226.930
1909	467.878	1.829.088	2.296.966

При изученіи приведенныхъ цифръ слѣдуетъ имѣть въ виду, что данныя о грузооборотѣ станцій Озеряны въ 1899 г., не могутъ служить характеристикой нормальной

работы этой станціи; въ означенномъ году прибытіе грузовъ въ Озеряны было исключительно велико влѣдствіе сооруженія Мизочской вѣтви и перестройки Мизочскаго сахарнаго завода. Такимъ образомъ средній грузооборотъ станціи Озеряны до постройки вѣтви можетъ быть принятъ въ 1.900.000 пудовъ. Послѣ постройки вѣтви грузооборотъ станціи Озеряны и Мизочъ вмѣстѣ взятыхъ въ среднемъ (за періодъ 1905—1909 г.) выражается цифрою 2.481.800 пудовъ. Слѣдовательно, притокъ новыхъ грузовъ подъ вліяніемъ сооруженія вѣтви составляетъ въ среднемъ около 580.000 пудовъ.

9) Первоначальныя предположенія р а з м ѣ р а х ъ грузооборота.

9. При разсмотрѣннн вопроса въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ ожидаемый грузооборотъ Мизочской вѣтви былъ исчисленъ въ 5.200.000 пудовъ. Исчисленія эти не оправдались и въ среднемъ за послѣднее пятилѣтіе грузооборотъ вѣтви составилъ только 1968,1 тысячъ пудовъ.

10) Финансовыя результаты эксплуатаціи.

При исчисленнн финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи Мизочской вѣтви слѣдуетъ имѣть въ виду, что до постройки вѣтви экономическій районъ м. Мизочъ для полученія и отправки своихъ грузовъ пользовался ст. Озеряны. Поэтому перемѣщеніе пункта полученія и отправки въ Мизочъ не измѣнило валовой выручки магистральной линіи. Такимъ образомъ къ учету слѣдуетъ принять только выручку отъ перевозки новыхъ грузовъ въ количествѣ 580.000 пудовъ.

До постройки вѣтви свекловица въ Озеряны прибывала въ количествѣ около 900.000 пудовъ; нынѣ съ среднемъ прибытіе сказаннаго груза въ Мизочъ достигаетъ 1217,6 тысячъ пудовъ, слѣдовательно перевозка увеличилась на 317,6 тысячъ пудовъ въ годъ.

За симъ къ числу новыхъ грузовъ относятся лѣсные строительные матеріалы, идущіе нынѣ изъ Мизоча въ среднемъ количествѣ 95,8 тысячъ пудовъ и дрова, прибывающіе въ Мизочъ въ среднемъ въ количествѣ 160,1 тысячъ пудовъ.

Пробѣгъ этихъ грузовъ по магистрали и валовая выручка отъ перевозки составляютъ:

	Количество пудовъ.	Пробѣгъ верстъ по магистрали.	Тонно-верста въ 1000.	Тарифная ставка.	Валовая выручка.
					Руб.
Свекловица	317,6	Романовъ-Озеряны . 151	37.878	1,84	5.844
Лѣсные строительные ма- териалы	95,8	Озеряны-Радзивил. 67	6.419	2,23	2.136
Дрова	160,1	Чуд.-Вол.-Озеряны . 165	26.416	2,10	3.312
Дополнительные сборы .	—	—	—	—	2.229
			80.713	—	13.571

Такимъ образомъ увеличеніе валовой выручки Юго-Западныхъ дорогъ отъ перевозки новыхъ грузовъ опредѣляется суммою 13.600 рублей

Расходы эксплуатаціи отъ усиленія движенія составляютъ:

$$80.713.000 \times 1/125 = 6.458 \text{ рублей.}$$

Увеличеніе чистой выручки отъ усиленія движенія выразится суммою около 7.100 рублей.

Однако, для вывода окончательныхъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи вѣтви необходимо принять во вниманіе: во 1-хъ) доходъ отъ перевозки пассажировъ по вѣтви, во 2-хъ) поступленіе изъ выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости на покрытие расходовъ эксплуатаціи и въ 3-хъ) дѣйствительные расходы эксплуатаціи.

1. Въ Мизочи продано пассажирскихъ билетовъ:

Въ 1905 году	2.420
» 1906 »	2.520
» 1907 »	4.540
» 1908 »	3.377
» 1909 »	3.611

Въ среднемъ въ Мизочѣ продается 3.294 билета въ годъ. Такъ какъ на большинствѣ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ число прибывающихъ пассажировъ приблизительно равно числу отправляющихся, то оборотъ пассажировъ по станціи Мизочъ опредѣляется въ 6.600 человекъ.

Средняя выручка Юго-Западныхъ дорогъ съ пассажировъ равна 0,97 коп. Такимъ образомъ выручка отъ пассажирскаго движенія составляетъ:

$$6.600 \times 0,97 \times 9 = 576 \text{ рублей.}$$

2. Отчисленіе изъ валовой выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости на погашеніе расходовъ эксплуатаціи составило:

1906 г.	1.439 руб. 27 коп.
1907 »	1.256 » 17 »
1908 »	1.049 » 07 »
1909 »	1.042 » 32 »

Въ среднемъ 1.194 руб. 21 коп.

3. **Расходы эксплуатаціи.** По Мизочской вѣтви прослѣдовало поѣздовъ:

Г О Д Ы.	Большой и средней скорости.	Малой скорости и хозяйственнаго движенія.	И Т О Г О.
1905	727	752	1,479
1906	717	356	1,073
1907	732	231	963
1908	732	179	911
1909	738	148	886

Въ среднемъ за пятилѣтіе (1905—1909 г.) 1.062 поѣзда.

Поѣзда эти сдѣлали поѣздо-версть:

$$1.062 \times 9 = 9.558 \text{ поѣздо-версть.}$$

Въ среднемъ за то-же пятилѣтіе расходы эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ 1 р. 49 к. на поѣздо-версту.

Слѣдовательно, расходы эксплуатаціи Мизочской вѣтви опредѣляются:

$$9.558 \times 1 \text{ руб. } 49 \text{ коп.} = 14.241 \text{ руб.}$$

Финансовые результаты эксплуатаціи.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія 576 р.

Отчисленіе на погашеніе расходовъ
эксплуатаціи отъ валовой выручки отъ пе-
ревозки грузовъ малой скорости 1.194 р. 21 к.

ИТОГО 1.770 р. 21 к.

А такъ какъ расходы эксплуатаціи нечисляются суммою около 14.200 рублей, то оказывается что Мизочская вѣтвь сама по себѣ даетъ дефицитъ въ суммѣ свыше 12.400 руб.

Но, такъ какъ вслѣдствіе постройки Мизочской вѣтви чистая выручка магистральной линіи увеличилась на сумму около 7.100 рублей, то включеніе разсматриваемой вѣтви въ сѣть Юго-Западныхъ жел. дорогъ вызвало уменьшеніе чистой выручки всей сѣти только на сумму около 5.300 рублей въ годъ.

Приведенный результатъ является прямымъ послѣдствіемъ не оправдавшихся ожиданій относительно размѣровъ грузооборота Мизочской вѣтви.

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ грузовъ, перевезенныхъ по Мизочь-Озерянской вѣтви

за время 1900—1909 г.г.

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
	К О Л И			Ч Е С Т В О П У Д О В Ъ.						
Отправлено со ст. Мизочь.										
Всего грузовъ малой скорости	45.552	400.996	280.077	404.776	393.576	263.544	409.179	392.034	557.129	397.526
Въ томъ числѣ:										
Хлѣбные грузы	1.505	39.069	54.136	55.840	55.358	87.440	70.948	64.044	50.698	45.907
Мѣлъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.971
Лѣсные строительные матеріалы	—	—	4.525	9.017	12.232	5.228	39.179	116.669	208.617	109.469
Дрова	—	—	—	—	—	—	—	—	10.380	7.517
Сахарный песокъ	38.995	212.270	121.044	216.973	219.323	97.182	267.352	192.764	228.952	149.802
Месясъ черный	—	—	—	—	—	—	—	—	34.740	32.956
Уголь каменный	—	—	610	—	—	—	—	—	—	—
Уголь древесный	—	139.788	80.709	102.479	83.391	53.865	6.660	—	—	—
Всѣ прочіе грузы	5.052	9.869	19.053	20.467	23.272	19.829	25.040	18.557	23.742	34.924
Прибыло на ст. Мизочь.										
Всего грузовъ малой скорости	7.597	1.373.215	1.568.580	1.448.479	858.545	1.575.198	1.987.519	1.645.052	1.252.007	1.419.241
Въ томъ числѣ:										
Хлѣбные грузы	782	10.237	7.540	15.271	21.813	14.150	18.469	27.149	27.472	18.497
Известь	—	—	—	—	—	—	58.470	35.171	—	—
Лѣсные строительные матеріалы	—	—	3.891	—	—	4.422	3.461	3.911	14.312	7.976
Дрова	—	48.000	—	—	—	59.230	214.768	454.141	72.600	—
Свекловица и свекла (бураки)	—	1.267.666	1.504.595	1.356.509	767.094	1.418.541	1.604.004	1.064.272	986.947	1.314.617
Уголь каменный	—	775	1.551	3.015	3.006	3.000	6.750	3.906	3.300	4.500
Всѣ прочіе грузы	6.815	46.537	51.003	73.684	66.632	75.855	18.597	56.502	147.376	73.651

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ грузовъ, перевезенныхъ по Лебединской вѣтви
за время 1900—1909 г.г.

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
	К О Л И Ч Е С Т В О П У Д О В Ъ.									
Отправлено со ст. Златополь.										
Всего грузовъ малой скорости	20.954	1.734.569	2.476.250	1.885.274	437.569	1.264.210	2.881.806	2.747.876	2.059.390	3.453.409
Въ томъ числѣ:										
Хлѣбные грузы	—	245.050	574.697	365.771	284.171	169.650	257.545	326.149	159.739	444.412
Бумага	—	—	—	26.757	—	—	—	—	—	—
Лѣсные строительные матеріалы	—	18.131	29.305	103.288	45.090	78.964	61.209	62.310	50.130	148.213
Дрова	—	6.703	5.152	—	4.575	12.675	7.319	4.320	—	—
Свекловица и свекла (бураки)	—	—	—	202.796	—	291.762	472.086	252.126	57.460	22.846
Сахаръ—рафинадъ	26.842	1.368.243	1.743.655	48.469	—	667.586	2.049.979	2.041.960	1.745.453	3.752.690
Сахарный песокъ	—	32.730	11.512	468.475	85.900	21.796	10.212	—	—	20.457
Всѣ прочіе грузы	112	63.712	111.929	169.718	17.833	21.777	23.456	61.011	46.608	64.791
Прибыло на ст. Златополь.										
Всего грузовъ малой скорости	66.038	2.798.468	3.709.046	383.247	1.243.688	2.455.501	3.915.239	3.147.493	2.652.917	3.334.200
Въ томъ числѣ:										
Хлѣбные грузы	—	4.755	7.972	3.416	7.585	7.109	8.014	15.352	22.432	26.048
Бумага	—	28.145	71.276	—	—	53.282	72.343	65.072	46.204	58.853
Кирпичъ обыкновенный	—	—	—	—	717.107	73.361	42.470	12.315	6.400	71.489
Лѣсные строительные матеріалы	—	88.584	302.551	17.018	142.903	123.133	243.098	136.099	114.665	185.945
Дрова	—	—	—	—	—	—	20.149	64.135	14.604	44.962
Известнякъ	—	151.500	299.480	111.085	43.660	80.060	154.620	138.858	75.860	102.200
Свекловица и свекла (бураки)	—	777.628	653.921	90.240	—	—	—	—	—	—
Сахаръ—рафинадъ	—	—	—	—	—	—	—	3.750	7.491	—
Сахарный песокъ	66.010	901.315	933.463	—	—	1.040.500	2.062.043	1.524.519	1.645.411	1.882.710
Уголь каменный	—	715.580	1.147.601	96.496	30.610	649.008	1.163.758	1.005.752	598.930	867.039
Всѣ прочіе грузы	28	130.961	292.782	64.592	301.823	429.048	148.744	181.641	120.920	94.954

Грузооборотъ станцій Здолбуново, Озеряны, Мизочь и Дубно за время 1898—1909 г.г.

Г О Д Ы.	ЗДОЛБУНОВО.			ОЗЕРЯНЫ.			МИЗОЧЬ.			ДУБНО.			ВСЕГО.
	Отпра- влено.	При- было.	Итого.	Отпра- влено.	При- было.	Итого.	Отпра- влено.	При- было.	Итого.	Отпра- влено.	При- было.	Итого.	
1898	542.929	1.262.373	1.805.302	454.734	1.446.335	1.901.069	—	—	—	1.113.244	725.472	1.838.716	5.545.087
1899	688.243	2.197.853	2.886.096	533.013	2.992.506	3.525.519	—	—	—	1.254.098	1.147.105	2.401.203	8.812.818
1900	1.249.829	2.773.012	4.022.841	316.301	1.516.459	1.832.760	45.552	7.597	53.149	1.466.902	1.395.357	2.862.259	8.771.009
1901	1.044.178	566.672	1.610.850	426.850	206.180	633.030	380.996	1.373.215	1.754.211	1.628.449	700.579	2.329.028	6.327.119
1902	1.173.314	4.940.477	6.113.791	247.636	486.963	734.599	280.484	1.568.580	1.849.064	1.199.843	1.288.209	2.488.052	11.185.506
1903	1.440.731	4.282.989	5.723.720	368.205	920.668	1.288.873	404.776	1.448.479	1.853.255	1.364.468	2.347.294	3.711.762	12.577.610
1904	1.508.105	3.929.966	5.438.071	299.478	104.320	403.798	393.576	858.545	1.252.121	1.718.969	2.134.478	3.853.447	10.947.437
1905	1.425.978	1.118.269	2.544.247	455.399	51.570	506.969	263.364	1.555.369	1.818.733	1.561.292	1.015.452	2.576.744	7.446.693
1906	1.679.466	1.395.364	3.074.830	582.406	67.104	649.510	417.716	1.980.551	2.398.267	1.696.861	1.128.198	2.825.059	8.947.666
1907	1.613.346	1.835.885	3.449.231	410.347	49.185	459.532	390.059	1.662.091	2.052.150	1.710.083	1.367.518	3.077.601	9.038.514
1908	1.733.450	1.630.686	3.364.136	279.617	204.851	484.468	557.392	1.185.070	1.742.462	1.739.584	953.924	2.693.508	8.284.574
1909	2.072.067	1.771.000	3.843.067	418.636	49.242	467.878	403.649	1.425.439	1.829.088	1.774.749	1.151.868	2.926.617	9.066.650

Приложение III.

ПЕРМСКАЯ Ж. Д.

На Пермской желѣзной дорогѣ существуютъ двѣ вѣтви «Лысьвенская» и «Салдинская», выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и перешедшія потомъ въ собственность казны, причемъ казна возмѣстила предпринимателямъ стоимость произведенныхъ ими затратъ изъ провозной платы съ грузовъ, слѣдовавшихъ на вѣтви и съ вѣтвей. Условія постройки и расчета съ предпринимателями въ обоихъ случаяхъ были различныя и изложены въ дальнѣйшемъ для каждой вѣтви въ отдѣльности:

І. „Лысьвенская вѣтвь“.

1. Лысьвенская вѣтвь примыкаетъ къ станціи «Калино» (бывш. «Лысьва») Ур.—Горнозаводской линіи Пермской ж. д. на 104 верстѣ, считая отъ Перми, и кончается у Лысьвенскаго завода Наслѣдниковъ графа Шувалова.

2. Имя предпринимателя графъ П. П. Шуваловъ.

3. Длина вѣтви по главному пути 19,97 вер.; станціонныхъ путей 1,22 вер.; всего 21,29 вер. Предѣльный подъемъ 0,011, совпадающій съ радіусомъ въ 250 саж.; предѣльный радіусъ закругленій 200 саж.

4. Вѣтвь начата постройкой въ 1899 году непосредственнымъ распоряженіемъ казны на средства графа П. П. Шувалова, внесенныя имъ въ казну до начала постройки полностью согласно смѣты на сооруженіе вѣтви. Зимой 1899—1900 г.г. Управленіемъ тогдашней Пермь-Тюменской, нынѣ Пермской ж. д. начата временная эксплуатація вѣтви, а 1-го января 1901 года на вѣтви установлено правильное движеніе.

5. На постройку вѣтви по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ было безденежно отпущено съ Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. 91.547 пудовъ старогодныхъ рельсовъ типа 24¹/₃ фунта въ пог. футѣ на сумму 76.328 руб. 55 коп. т. е. по 83,18 коп. за пудъ. Рельсы были отсортированы, опилены и снабжены новыми болтовыми отверстиями на рельсоопиловочномъ заводѣ М.-К.-Н.- и М. ж. д. и стоимость этой работы въ суммѣ 1.561 руб. 29 коп. равно какъ и расходъ по перевозкѣ и доставкѣ этихъ рельсовъ оплачены за счетъ строительной стоимости вѣтви. Всѣ остальные матеріалы, нужные для постройки вѣтви, приобрѣтались подряднымъ способомъ.

6. Окончательная стоимость Лысьвенской вѣтви, установленная для дальнѣйшихъ расчетовъ съ гр. П. П. Шуваловымъ, опредѣлена въ 216.262 руб. 52 коп.; въ эту сумму не была включена стоимость рельсовъ и отчужденія земель, ибо согласно договора казны съ гр. Шуваловымъ рельсы отпущены были казною бесплатно, а частныя земли, отошедшія подъ постройку, были предварительно приобрѣтены гр. Шуваловымъ отъ прежнихъ владѣльцевъ, а затѣмъ вмѣстѣ съ землями Лысьвенской дачи гр. Шувалова переданы въ собственность казны бесплатно.

7. Сумма 216.262 руб. 52 коп. безъ начисленія на нее 0/0/0 была возмѣщена гр. П. П. Шувалову изъ доходовъ казенныхъ жел. дорогъ посредствомъ зачета платы за перевозъ по дѣйствующимъ тарифамъ какъ частныхъ грузовъ, такъ и грузовъ гр. Шувалова, слѣдовавшихъ съ казенной сѣти на вѣтвь и обратно; изъ указанной платы исключалось: 1) по 1/150 коп. съ пуда и версты на возстановленіе каз. дорогамъ собственныхъ расходовъ по перевозкѣ этихъ грузовъ и 2) всѣ дополнительныя платы, взимаемыя за перевозки. При этихъ условіяхъ стоимость Лысьвенской вѣтви была выплачена гр. Шувалову почти въ 2¹/₂ года, причемъ

въ 1901 г. было уплачено . . .	55.762 р. 67 к.
» 1902 » » » . . .	113.127 » 93 »
» 1903 » » » . . .	47.371 » 92 »
<hr/>	
Итого . . .	216.262 р. 52 к.

8. Про Лысьвенскую вѣтвь нельзя сказать, чтобы она привлекала на дорогу новые грузы, которые иначе поступить на нее не могли; вѣтвь соединила съ общеимперской ж. д. сѣтью одиноко стоящей желѣзнодорожный заводъ, расположенный верстахъ въ 30 отъ ближайшей сплавной рѣки и отдѣленный большимъ разстояніемъ отъ питающаго его чугуномъ Бисерскаго завода. Съ постройкой вѣтви Лысьвенскій заводъ съ одной стороны сталъ получать необходимые для него полупродукты и топливо непосредственно по жел. дорогѣ безъ перегрузки въ пути и дорогого коннаго транспорта, а съ другой стороны получилъ возможность отправлять свои готовые издѣлія круглый годъ непосредственно къ мѣстамъ потребленія также безъ перегрузки и предварительнаго коннаго транспорта, ложившагося до постройки вѣтви тяжелымъ накладнымъ расходомъ на производство. Все это дало возможность Лысьвенскому заводу немедленно послѣ открытія движенія по Лысьвенской вѣтви сперва улучшить свое производство, открывъ новый маргеновскій цехъ, а потомъ въ высшей степени развить свое дѣло введя совершенно новыя производства, напримѣръ, изготовленіе бѣлой жести (съ 1906 г.), а въ самое послѣднее время штампованной металлической посуды. Развитие завода въ свою очередь очень выгодно отразилось на работѣ Лысьвенской вѣтви, которая должна быть причислена къ весьма доходнымъ подъѣзднымъ путямъ.

9. Оправдались-ли обѣщанія предпринимателя относительно количества грузовъ по вѣтви выяснить трудно, такъ какъ переговоры о постройкѣ Лысьвенской вѣтви велись гр. Шуваловымъ непосредственно въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ Петербурга, слѣдуетъ

однако указать, что перевозки по вѣтви быстро возрастаютъ, какъ это видно изъ прилагаемой при семь таблицы *).

II. Салдинская (Тагильская) вѣтвь.

1. Салдинская вѣтвь, которая послѣ открытія строящейся нынѣ и составляющей ея продолженіе—Алапаевской вѣтви получить общее названіе Тагильской вѣтви, примыкаетъ къ развѣзду С. Донато (бл. ст. Н. Тагиль) на 328 вер. Ур. Горнозаводской линіи Пермской желѣзной дороги.

2. Имя предпринимателя Наслѣдники П. П. Демидова кн. С. Донато.

3. Въ настоящее время длина вѣтви составитъ 47,37 вер. главнаго и 1,51 станціонныхъ путей; всего 48,88 вер. Предѣльный подъемъ 0,015, совпадающіе съ предѣльнымъ радіусомъ закругленія 150 саж. Длина вѣтви должна нѣсколько увеличиться въ зависимости отъ точки примыканія къ ней строящейся Алапаевской желѣзной дороги.

4. Салдинская вѣтвь была построена въ 1895 году распоряженіемъ и средствами Н. Тагильскаго горнаго Округа Наслѣдниковъ П. П. Демидова и до 1908 года эксплуатировалась владѣльцами какъ вѣтвь частнаго пользованія. 10-го мая 1908 года вѣтвь передана въ казну.

5. На сооруженіе вѣтви казенныхъ матеріаловъ не отпускалось, но послѣ принятія ея въ казну вѣтвь была капитально отремонтирована распоряженіемъ Управленія Пермской желѣзной дороги, снабжена недостающими линейными и станціонными зданіями и устройствами и соединена съ главнымъ путемъ Ур. Горнозаводской линіи Пермской ж. д. особой вѣткой, длиною въ 2,08 вер. Всѣ эти работы, въ данное время еще не вполне законченныя, на общую сумму по смѣтѣ 250.000 руб. производились по

*) Отдѣльное приложеніе: таблица 1-я.

принятому на Пермской ж. д. подрядному способу изъ казенныхъ матеріаловъ, отпускаемыхъ по номенклатурнымъ цѣнамъ установленнымъ для всей Пермской ж. д. Необходимыя для работъ средства въ суммѣ 250.000 руб. согласно договора съ Главнымъ Управленіемъ Н. Тагильскаго Округа были отпущены послѣднимъ одновременно съ передачею самой вѣтви, причислены къ строительной стоимости вѣтви и подлежатъ возвращенію предпринимателю на условіяхъ, установленныхъ для выкупа вѣтви въ казну.

6. Въ собственность казны въ 1908 году была принята не вся Салдинская вѣтвь Н-ковъ Демидова, а лишь та часть, которая съ одной стороны ближе всего подходитъ къ главному пути Ур. Горнозаводской линіи Пермской ж. д., гдѣ вѣтвь и примкнута къ послѣдней короткимъ (2,08 вер.) соединительнымъ путемъ; съ другой стороны принятая часть Салдинской вѣтви ограничена пунктомъ, къ которому должна была примкнуть проектировавшаяся въ то время Алапаевская ж. д. Послѣдняя точка была установлена примѣрно съ тѣмъ, чтобы по выясненія въ окончательномъ видѣ начальной точки Алапаевской вѣтви была установлена точная длина части Салдинской вѣтви, переходящей въ казну, а вмѣстѣ съ тѣмъ и точная ея стоимость. Условіе это до сихъ поръ еще не могло быть выполнено, а потому какъ длина вѣтви, такъ и стоимость ея установлены лишь приблизительно. Стоимость вѣтви впредь до опредѣленія ея въ окончательномъ размѣрѣ установлена въ суммѣ 873.690 руб. 50 коп.

7. Стоимость вѣтви въ суммѣ 873.690 руб. 50 коп. безъ начисленія на нее 0/0/0 выплачивалась предпринимателю изъ доходовъ съ товарнаго движенія по вѣтви какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и въ прямомъ сообщеніи съ дорогами Самаро-Златоустовской, Сибирской до Иркутска и Сѣверной до Вологды, причемъ въ возмѣщеніе эксплуатаціонныхъ расходовъ Пермской и перечисленныхъ выше дорогъ изъ провозной платы удерживалось по $\frac{1}{150}$ съ пуда и версты; дополнительные сборы и доходъ

отъ пассажирскаго движенія по вѣтви не служили источникомъ погашенія ея стоимости. Хотя расчетъ по выкупу вѣтви въ настоящее время еще не законченъ, все же по предварительнымъ подсчетамъ имѣется возможность утверждать, что вѣтвь будетъ выкуплена въ 2½ года, такъ какъ въ 1908 г. (съ 10 мая) было уплачено: . 185.379 р. 09 к.
 » 1909 » » » » » . 311.141 » 26 »

въ первые 7 мѣсяцевъ 1910 года было выплачено 333.391 руб. 41 коп. Итого по 1-е августа 1910 года (за прочіе мѣсяца 1910 г. расчетъ еще не составленъ) выплачено 829.911 руб. 76 коп. Принявъ во вниманіе, что Н-ки Демидова остаются должны Управленію Пермской ж. д. 25.000 руб. недовнесенныхъ ими по счету 250.000 руб., назначенныхъ на капитальный ремонтъ вѣтви, оказывается, что на 1-е августа 1910 года остается выплатить прежнимъ владѣльцамъ вѣтви 18.778 руб. 74 коп.; послѣдняя сумма будетъ выплачена по завершенію счетовъ за сентябрь и октябрь истекшаго года.

8. Для Салдинской вѣтви нельзя указать такихъ дѣйствительно новыхъ грузовъ, которые безъ посредства вѣтви не могли бы поступить на магистраль: всѣ грузы, которые слѣдуютъ по вѣтви поступали на Горнозаводскую линію и до перехода вѣтви въ казну. Все же мѣстное значеніе послѣдней громадно и увеличивается еще болѣе съ переходомъ въ казну строящейся нынѣ Алапаевской вѣтви, составляющей продолженіе Салдинской, что можно ожидать къ зимѣ 1911 года.

9. Переговоры о покупке казною Салдинской вѣтви велись заинтересованными сторонами непосредственно въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ Петербурга, почему и нѣтъ возможности судить о томъ, насколько оправдались обѣщанія предпринимателей относительно количества грузовъ по вѣтви. На прилагаемой при семъ таблицѣ *)

*) Отдѣльное приложеніе: Таблица II-я.

приведены краткія данныя о работѣ Салдинской вѣтви; при этомъ надлежитъ имѣть въ виду, что послѣ принятія вѣтви въ казну и до 1-го декабря 1909 года по вѣтви имѣли движеніе только собственные поѣзда Н. Тагильскаго заводууправленія и рабочіе поѣзда Пермской ж. д.; 1-го декабря 1909 года на вѣтви открыто временное движеніе поѣздами Пермской ж. д. и только съ 20-го ноября 1910 года открыто правильное товарное и съ 20-го января 1911 года и пассажирское движеніе. Не смотря на такой короткій опытъ представляется возможнымъ утверждать, что вѣтвь не только будетъ окупать расходы по ея содержанию, но будетъ приносить казнѣ чистый доходъ.

10. Обѣ вѣтви Лысьвенская и Салдинская какъ уже было указано выше, оказались выгодными для дороги вслѣдствіе достаточнаго количества грузовъ и пассажировъ, провозимыхъ по этимъ вѣтвямъ. При тѣхъ условіяхъ, которыми былъ въ обоихъ случаяхъ обусловленъ выкупъ вѣтвей въ казну, послѣдняя не могла потерпѣть непосредственнаго убытка отъ возврата денегъ за перевозки по магистральной такихъ грузовъ, которые и безъ сооруженія вѣтвей все равно поступили бы на дорогу, ибо себѣ стоимость провоза выдѣлялась изъ выручки за перевозки, и предпринимателямъ возвращалась лишь разность между платою, взысканной за провозъ и эксплуатационной стоимостью послѣдняго.

Здѣсь надлежитъ обратить особое вниманіе на возможно точное опредѣленіе эксплуатационной себѣ стоимости провоза грузовъ съ тѣмъ, чтобы магистраль въ дѣйствительности не несла убытковъ при выкупѣ вѣтвей. Съ этой цѣлью удержанія изъ провозной платы должны покрывать не только расходы по движенію, тяги и всѣ текущіе расходы по содержанию самой вѣтви, но и всѣ прочіе расходы дороги въ томъ размѣрѣ, въ какомъ они въ качествѣ накладныхъ расходовъ ложатся на каждый пудъ провозеннаго груза. На практикѣ, дабы не усложнять расчетовъ, понадобится нѣсколько увеличить ту ставку съ пуда-версты,

которая для Лысьвенской и Салдинской вѣтвей составляла $\frac{1}{150}$ коп.

Срокъ выкупа при этомъ можетъ нѣсколько удлиниться, но сомнительно, чтобы это могло помѣшать возникновенію въ будущемъ новыхъ частныхъ вѣтвей съ выкупомъ ихъ въ казну на указанныхъ основаніяхъ тѣмъ болѣе, что срокъ въ какой удалось выкупить Лысьвенскую и Салдинскую вѣтви— $2\frac{1}{2}$ года едва-ли можетъ быть признанъ нормальнымъ и будучи въ другихъ случаяхъ увеличенъ даже въ два раза, т. е. до 5-ти лѣтъ, не можетъ считаться слишкомъ продолжительнымъ.

Вообще для казны является, повидимому, весьма выгоднымъ приобрѣтеніе или постройки подъѣздныхъ путей за счетъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ лицъ съ выплатой стоимости вѣтвей изъ выручки за провозъ грузовъ, слѣдующихъ на вѣтвь или съ вѣтви въ мѣстномъ или прямомъ сообщеніи со всѣми, или ближайшими къ вѣтви, казенными жел. дорогами при непремѣнномъ условіи удерживать въ пользу соответствующихъ дорогъ часть провозной платы на покрытіе себѣ стоимости перевозки. При этомъ нельзя ограничивать вопроса рѣшеніемъ приобрѣтать или строить только такія вѣтви, которыя обѣщаютъ дать на магистральную дорогу выходъ исключительно новымъ грузамъ, не имѣющихъ иначе возможности попасть на желѣзныя дороги, а надлежало бы особымъ для каждаго раза обслѣдованіемъ выяснить общее количество грузовъ, которое можетъ дать вѣтвь, а также учесть то вліяніе, какое окажетъ вѣтвь на мѣстную промышленность. Примѣръ Лысьвенской и Салдинской вѣтвей служитъ прекраснымъ доказательствомъ того, что вѣтви по которымъ нельзя было ожидать для магистрали никакихъ новыхъ грузовъ, оказались весьма выгодными какъ для предпринимателей, давшихъ деньги на постройку, такъ и для казны, выкупившей ихъ въ собственность; при этомъ вліяніе вѣтвей на мѣстную промышленность сказывается весьма ярко, и это особенно замѣтно на работѣ болѣе старой Лысьвенской вѣтви, ко-

торая вызвала въ одноименномъ съ ней заводѣ не только непрерывно усиливающую дѣятельность, но новыя производства (мартеновскіе металлы, жечь и штампованная посуда), давшая магистрали грузы, которыя справедливо было бы причислить къ новымъ для нея въ данномъ пунктѣ.

Таблица 1-ая.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ

Лысьвенской вѣтви со времени ея открытія.

	1901		1902		1903		1904		1905		1906		1907		1908		1909	
	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
Экспрессные поезда (поездовъ)	2	2	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пассажиры (человѣкъ)	—	—	6.977	6.263	9.472	8.956	12.312	12.240	14.495	15.330	18.321	18.609	24.194	23.641	22.235	22.620	29.398	30.350
Багажъ (пудовъ)	—	7.545	1.009,17	374,12	1.613,8	2.702,8	2.347,32	5.140,9	4.403,30	5.721,12	3.138,8	6.359,12	4.434,0	7.463,13	5.650,15	8.234,16	5.392,22	5.961,2
Товары { пассаж. скор.	—	70	—	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4	34	124
{ большой скор.	—	2.080	31	6.507	—	82	1	39	—	27	—	38	—	279	38	7.045	616	39.646
{ малой скор.	704.909	1.862.693	1.175.617	2.689.251	1.524.455	3.520.716	1.509.469	3.018.135	4.477.827	2.273.434	1.973.003	4.468.870	2.207.428	7.274.128	2.569.470	8.201.688	2.223.883	8.917.295
Въ числѣ грузовъ малой скорости были слѣдую- щіе товары (пудовъ):																		
Хлѣбные грузы	—	79.924	—	108.271	—	103.537	—	116.560	—	—	—	161.428	—	217.297	—	295.038	—	313.785
Дрова	—	459.440	—	571.570	—	986.270	—	203.120	—	—	—	559.530	—	1.927.348	215.162	1.774.800	—	2.965.346
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	491.229	—	851.995	—	903.372	—	1.146.959	—	1.118.848	—	1.283.552	39.771	1.353.509	—	1.461.214	52.334	1.563.388	55.941
Чугунъ и желѣзо черно- вое	183.581	991.702	273.792	1.317.835	503.557	1.635.355	307.540	1.741.291	1.190.379	—	503.684	2.282.721	388.508	2.290.471	308.764	2.787.673	122.080	2.547.714
Колчеданъ желѣзный и руда хромов.	—	102.145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52.360	—	—	—	—
Руда желѣзная	—	—	—	—	—	—	—	207.794	—	—	—	233.053	—	153.511	—	183.775	—	157.010
Кирпичъ огнеупорный	—	65.234	—	129.310	—	143.527	—	191.228	—	—	—	105.753	—	108.942	—	180.155	—	133.100
Камень строительный	—	—	—	—	—	167.990	—	96.358	—	—	—	126.830	—	—	—	236.476	—	132.281
Уголь древесный	—	—	—	—	—	—	—	87.109	—	—	—	77.957	—	—	—	—	—	—
Желѣзные и чугунныя издѣлія	—	—	—	—	—	63.727	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Глина гончарная огне- упорная	—	—	—	64.500	85.602	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Уголь каменный	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.937.120	—	2.121.014	—	—	2.041.070
Жестъ не въ дѣлѣ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132.059	—	395.442	—	503.611	—	444.077	—
Кирпичъ обыкновенный	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104.498	—	55.238	—	—	—	—
Всѣ остальные товары по цѣну, не достигшіе 50-ти тысячъ годовой перевозки по каждой группѣ статистической номенклатуры	30.099	164.248	49.830	497.765	31.924	420.310	54.970	374.675	400.000	—	52.708	776.429	69.969	531.532	80.719	620.423	93.338	571.058

Таблица 2-ая.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛОАТАЦИИ

Салдинской вѣтви со времени ея открытія.

Перевозки въ поѣздахъ Пермской жел. дор.

		Декабрь 1909 г.		(12 мѣсяцевъ) 1910 г.	
		Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
Пассажиры	{ Салда (чел.) В. Салда (чел.) . . . Н. » »	186	113	2.984	2.465
		553	598	9.959	9.953
		1.150	1.078	20.362	19.667
	Итого (чел.)	1.889	1.789	33.305	32.085
Багажъ	{ Салда (пуд.) В. Салда (пуд.) . . . Н. » »	—	1,14	49,13	223,34
		13,22	12	456,13	777,3
		104	84,5	3.108,36	5.903,27
	Итого (пуд.)	117,22	97,19	3.614,22	6.904,30
Т О В А Р Ы.					
Большой скор.	{ Салда (пуд.) В. Салда (пуд.) . . . Н. » »	—	—	—	—
		—	—	56	11
		—	—	21	106
Итого (пуд.)	—	—	77	117	
Малой скор.	{ Салда (пуд.) В. Салда (пуд.) . . . Н. » »	—	—	603.874	—
		10.506	180.805	390.318	1.701.877
		115.686	181.678	2.820.343	2.716.935
	Итого (пуд.)	126.192	362.483	3.814.535	4.418.812

Работа поѣздовъ заводоуправленія.

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
Пробѣгъ поѣздовъ (версты)	63.487	83.512	61.449
Доходъ отъ этого пробѣга (по 42 коп. съ поѣздо-версты) (руб.)	26.664,63	35.075,04	25.808,58
Доходъ по эксплуатаціи Салдинской вѣтви за исключеніемъ пробѣга поѣздовъ выразится	11.397,92	26.954,44	Заключается слитно съ доходомъ Пермской дороги.
ВСЕГО дохода	38.662,55	62.029,48	—

Приложение IV.

ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ Ж. Д.

На Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ имѣются слѣдующія вѣтви, построенныя частными предпринимателями на собственныя средства и переданныя въ собственность Либаво-Роменской ж. д. при условіи возмѣщенія предпринимателю расходовъ по постройкѣ изъ выручки по эксплуатаціи вѣтви за отчисленіемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ:

А. Осиповичская вѣтвь.

Отъ ст. Осиповичи до Старья дороги:

1) Вѣтвь эта примыкаетъ къ станціи Осиповичи Л.-Р. ж. д. расположенной на Роменскомъ участкѣ дороги.

2) Вѣтвь строилась средствами статскихъ совѣтниковъ: Матвѣя Яковлевича и Юсифа Федоровича Дарагановъ при техническомъ надзорѣ отъ Управленія Либаво-Роменской дороги.

3) Длина вѣтви отъ оси ст. Осиповичи (мѣсто примыканія) до оси ст. Старья дороги 39,20 вер., предѣльные уклоны восьми тысячные радіусы 300 саж.

4) Къ постройкѣ вѣтви на участкѣ ст. Осиповичи-Старья Дороги приступлено 11 апрѣля 1896 года, а открытіе движенія по ней, послѣ передачи ея въ казну, послѣдовало 28 декабря того же года.

5) Количество отпущенныхъ на постройку вѣтви матеріаловъ указано въ прилагаемой при семъ таблицѣ № 1.

6) Окончательная стоимость вѣтви, установленная для расчетовъ съ предпринимателями, опредѣлена въ суммѣ 250.000 руб.

7) Указанная сумма (250.000 руб.) выплачена предпринимателю въ теченіе 3-хъ лѣтъ, а именно:

Въ 1897 г.	98.238.53 р.
» 1898 г.	150.998.34 »
» 1899 г.	763.13 »
<hr/>	
Итого	250.000 р.

8) Вѣтвь снабжаетъ главную магистраль преимущественно лѣсными матеріалами; безъ устройства вѣтви подвозку гужемъ ихъ въ такомъ большомъ количествѣ къ ближайшимъ станціямъ дороги безусловно нельзя было ожидать; прилагается вѣдомость перевезенныхъ матеріаловъ съ 1896 по 1909 г. включительно (приложеніе № 2).

9) Предположенія о количествѣ подвозимыхъ грузовъ оправдались.

В. Продолженіе Осиповичской вѣтви отъ ст. Старья Дороги до ст. Урѣчье.

Осиповичская вѣтвь была удлинена въ 1905 году для вывозки лѣса, подвозка котораго къ станціи Старья Дороги являлась затруднительной; свѣдѣнія о продолженіи постройки ея отъ ст. Старья Дороги до ст. Урѣчье слѣдующія:

1) Продолженіе постройки начато отъ ст. Старья Дороги.

2) Строителемъ вѣтви былъ капитанъ Владиміръ Федоровичъ Созановичъ.

3) Длина ея отъ оси ст. Старья Дороги до нынѣ конечнаго пункта оси ст. Урѣчье 27,80 вер.; предѣльные уклоны и радіусы тѣ же, что на головномъ участкѣ, т. е. уклоны восьмитысячные и радіусы 300 саж.

4) Къ постройкѣ продолженія вѣтви было приступлено весною 1905 года, принималась она въ казну по участкамъ и правильное движеніе было открыто на участкѣ Старья Дороги—Верхутино (17,87 вер.) 20 сентября 1906 г. и на участкѣ Верхутино-Урѣчье (9,93 вер.) 1 октября 1907 г.

5) Количество отпущенныхъ матеріаловъ перечислено въ таблицѣ № 1.

6) Окончательная стоимость продолженія постройки вѣтви, установленная для расчетовъ съ предпринимателемъ, опредѣлена въ суммѣ 388.118 руб.

7) Въ счетъ указанной суммы выплачено предпринимателю:

Въ 1906 г.	3.565,62 р.
» 1907 г.	21.403,99 »
» 1908 г.	20.465,58 »
» 1909 г.	16.348,88 »
за янв. и окт. 1910 г. . .	14.808,59 »

Итого . . 76 592,56 р.

и остается выплатить . . 311.525,44 »

8) Количество перевезенныхъ матеріаловъ по продолженію вѣтви указано въ таблицѣ № 2.

На основаніи вышесказаннаго можно думать, что сооруженіе вѣтви Осиповичи-Старья Дороги, стоимость которой окупилась въ 3 года, казна никакого убытка не потерпѣла, такъ какъ стоимость сооруженія возмѣщалась изъ провозной платы за лѣсные грузы, которые при отсутствіи этой вѣтви не могли бы поступить на магистраль. Остальные же грузы, значительная часть которыхъ поступила бы на магистраль и безъ сооруженія вѣтви, своимъ пробѣгомъ по послѣдней дали казнѣ лишь чистый доходъ.

Что касается продолженія этой вѣтви на Верхутино-Урѣчье, то, хотя она окупается весьма медленно—еже-

годно около 5% на затраченный капитал, все таки ее нельзя признать убыточной для казны по слѣдующимъ соображеніямъ: медленность возмѣщенія строительнаго капитала объясняется паденіемъ перевозки лѣсныхъ грузовъ изъ провозной платы за которые возмѣщается строительный капиталъ. Уменьшеніе перевозки лѣсныхъ грузовъ происходитъ влѣдствіе вырубкы лѣсовъ ближайшаго къ вѣтви раіона, но по мѣрѣ вырубкы лѣсовъ увеличивается площадь хлѣбныхъ посѣвовъ, перевозка грузовъ съ которыхъ съ избыткомъ компенсируетъ убытокъ казны отъ паденія лѣсныхъ грузовъ.

ПЕРЕЧЕНЬ

отпущенныхъ для постройки Осиповичской вѣтви
казенныхъ матеріаловъ.

Предпринимателямъ по постройкѣ Осиповичской вѣтви отъ ст. Осиповичи до ст. Старья-Дороги Дараганамъ отпущены въ 1896 г. слѣдующія матеріалы:

1. Рельсы стар. типа 21 ² / ₃ ф. 46 к пог. ф. 287.133' 8'' ¹) × 46 к.	132,081 р. 49 к.
2. Рельсы ст. жел. т. 24 ф. 11.708' 11'' ¹) × 46 к.	5,386 » 10 »
3. Накладки стар. угловыя 13,081 шт. × × 1 р. 20 к.	15.697 » 20 »
4. Накладки стар. плоскія 14.580 шт. × × 1 р. 20 к.	17.496 » — ,
5. Накладки стар. къ жел. рельс. 1.032 шт. × × 1 р. 20 к.	1.238 » 40 »
6. Подкладки старыя 26.994 шт. × 38 к. .	10.257 » 72 »
7. Болты новые ³ / ₄ " и ⁷ / ₈ " — 56.448 шт. × × 12 коп.	6.773 » 76 »
8. Костыли обыкновенныя 216.679 шт. × 4 к.	8.667 » 16 »
9. » стыковыя 26.628 шт. × 4 к. .	1.065 » 12 »
10. Переводные брусья 5 компл. × 84 р. .	420 » — »

Предпринимателю по постройкѣ продолженія Осиповичской вѣтви отъ ст. Старья-Дороги до ст. Урѣчье В. Ф. Созановичу отпущены въ 1906 году слѣдующіе казенныя матеріалы:

1. Котель и паровая машина съ насосомъ и принадлежностями (старые) съ уста- новкою	1.500 р. — к.
2. Путевой гидравлич. кранъ съ устрой- ствомъ фундаментовъ и проч. (кранъ старый)	300 » — »
3. Меблировка станцій и проч. (мебель старая)	2.000 » — »
4. Вагонныя вѣсы	1.960 » — »
5. Стрѣлочныя переводы (6 комп. × 378 р.)	2.268 » — »

6.	Накладки углов. старья	9.096 п. × 80 к.	7.276 р. 80 к.
7.	» » » (*)	2.748,06 п. ×	
	× 1 р.		2.748 » 06 »
8.	Подкладки старья	3.249,60 п. × 80 к.	2.599 » 68 »
9.	» » (*)	595,95 п. × 1 р. .	595 » 95 »
10.	Костыли стыковые	5.000 шт. × 4 к. .	200 » — »
11.	» промежуточн.	13.000 шт. × 4 к.	520 » — »
12.	» »	11.210 шт., пуд.	
	158,06 × 2 р. 10 к.		331 » 93 »
13.	Рельсы стар. (*)	13.738,60 пуд. × 1 р.	13.738 » 60 »
14.	Рельсы стар. 122.129 п. ¹⁾	× 1 р.	122.129 » — »
15.	Дисковъ зеленыхъ	4 шт. × 25 р. . . .	100 » — »
Итого . . .			158.268 р. 02 к.

1) Рельсы старые, уложенные въ путь 287.133/8", 11.708/11", 122.129 п., хотя и расцѣнены, но стоимость ихъ не списана въ расходъ за счетъ предпринимателей, такъ какъ таковыя выдавались изъ запасовъ дороги безъ удержанія ихъ стоимости.

2) Накладки, подкладки и рельсы, отмѣненные звѣздочкой (*), переданы сверхъ количества уложеннаго въ путь и невозвращенные обратно, а потому стоимость ихъ списана за счетъ предпринимателя.

С В Ъ Д Ъ Н І Я

по отправленію грузовъ малой скорости со станцій
Осиповичской вѣтви.

Наименованіе станцій и грузовъ.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
	в ъ тысячахъ пудовъ.			
Верхутино.				
Всего отправлено	526,8	2835,4	1962,9	1203,3
Лѣсныхъ матер.	349,1	1870,3	1704,5	1037,4
Дровъ	149,1	780,4	254,0	163,7
Угля древеснаго	0,7	16,5	1,0	1,9
Дегтя, терп. и друг.	1,8	14,9	—	000,7
Спирта.	—	12,1	—	—
Урѣчье.				
Всего отправлено	—	100,6	868,8	670,1
Лѣсныхъ матер.	—	44,5	374,0	429,8
Дровъ	—	27,5	306,1	15,0
Угля древеснаго	—	1,1	49,4	9,6
Хлѣбныхъ грузовъ	—	3,4	39,0	110,9
Крахмала.	—	—	1,9	0,8
Смолы	—	8,9	37,3	19,8
Спирта.	—	11,0	29,9	29,2
Яблокъ	—	—	—	6,8

Приложение V.

ПОЛЪССКІЯ Ж. Д.

На Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется только одна вѣтвь, выстроенная частнымъ предпринимателемъ на собственныя его средства, при чемъ казна обязалась возмѣщать этому предпринимателю стоимость сдѣланныхъ имъ затратъ изъ выручки исключительно по частнымъ грузамъ перевозимымъ въ предѣлахъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ включая и Чучевичскую вѣтвь съ отчисленіемъ 1/125 коп. съ пуда и версты для покрытія эксплуатационныхъ расходовъ.

Вѣтка носитъ наименованіе Чучевичской и примыкаетъ на 274 верстѣ Вильна-Сарненскаго участка къ станціи Люца, переименованной изъ разъѣзда того же названія одновременно съ открытіемъ названной вѣтки между станціями Мальковичи (на 265 вер.) и Дятловичи (на 284 вер.).

Предпринимателемъ состоитъ Федоръ Степановичъ Агарковъ, мѣстный землевладѣлецъ, заключившій съ Управленіемъ Полѣсскихъ дорогъ пятилѣтній договоръ съ 1906 по 1912 годъ на поставку 60.000 куб. саж. дровъ.

Длина вѣтки 27,8 вер. съ оконечными станціями Люца-Каналь и промежуточною стаціею Чучевичи на 20-й верстѣ отъ ст. Люца; къ вѣткѣ этой примыкаетъ на 12-й верстѣ частная погрузочная вѣтка мѣстнаго помѣщика Беренговича протяженіемъ 245 п. с., эксплуатируемая по особому договору. Предѣльные уклоны 0,004 при предѣльномъ радіусѣ 500 саж. Постройка вѣтки начата въ августѣ 1905 года и сдана въ казну 25 марта 1908 года.

Всѣ сооруженія на вѣтви построены изъ матеріаловъ предпринимателя, за исключеніемъ рельсовъ, скрѣпленій и стрѣлочныхъ переводовъ, которые были отпущены изъ запасовъ дорогъ.

Отпущено въ 1906 году:

а) Рельсовъ старыхъ, годныхъ въ путь 24 фута типа 20 фун. въ погонномъ футѣ шт. 8.072, пудовъ 96.864 безъ цѣны и стоимости, согласно договора.

б) Накладокъ старыхъ фасонныхъ легкаго типа шт. 16.305 по 17 коп. за штуку, всего на сумму 2.741 р. 85 коп.

в) Болтовъ путевыхъ новыхъ 33.191 шт. по 0,063 руб. за штуку, всего на сумму 2.001 р. 43 коп.

г) Костылей промежуточныхъ и стыковыхъ новыхъ шт. 185.888 по 0,0215 р. за штуку, всего на сумму 3.996 руб. 59 коп.

д) Подкладокъ старыхъ 2-хъ дырныхъ шт. 17.772 по 0,07 р. за штуку, всего на сумму 1.240 р. 54 к.

е) Стрѣлочныхъ переводовъ, новыхъ комплектовъ 12 по 500 руб. на 6.000 руб.

ж) Стрѣлочныхъ переводовъ старыхъ комплектовъ 12 по 160 р. на сумму 1.920 руб.

Окончательная стоимость вѣтки выразилась въ суммѣ 338.587 рублей 86 коп., т. е. свыше первоначальной расцѣночной вѣдомости на 38.587 р. 26 к., которые за невзносомъ Г. Агарковымъ согласно п. 7 договора удерживаются изъ причитающихся ему въ погашеніе стоимости, вѣтки, ежегодныхъ платежей.

За время существованія вѣтки предпринимателю казной должно было быть выплачено въ возвратъ стоимости вѣтки:

за 9 мѣсяцевъ 1908 года . . .	853 р. 72 к.
» 1909 годъ	3.574 » 65 »
» 10 мѣсяцевъ 1910 года . . .	973 » 89 »
<hr/>	
А всего . . .	5.402 р. 26 к.

но пока эти деньги въ первую очередь идутъ на погашеніе перерасхода, такъ что по 1 ноября 1910 года не только не начато погашеніе суммы 300.000 руб., но не погашень еще строительный перерасходъ въ суммѣ 38.587 р. 86 к.— 5.402 р. 26 к. = 33.185 р. 60 к.

За время дѣйствія вѣтки по ней перевезено частныхъ грузовъ по отправленію со станцій Чучевичи и Каналь.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗА.	За 9 мѣс. 1908 г.	За 1909 г.	За 10 мѣс. 1910 г.	ИТОГО.
	В ъ п у д а х ъ.			
Лѣсныхъ матеріаловъ . . .	117.396	274.786	133.911	526.093
Дровяныхъ издѣлій . . .	2.017	595	—	2.612
Дровъ	185.645	573.610	82.295	842.550
Дегиа дрв. и угля . . .	11.025	7.637	5.651	24.313
Прочихъ грузовъ	4.343	33.163	20.111	57.567
Итого . . .	320.476	890.691	241.968	1.453.135

Кромѣ того вывезено съ вѣтки съ 1906 г. принятыхъ въ казну дровъ 28357,21 куб. саж.

До постройки вѣтки эксплуатація лѣсовъ, находящихся въ районѣ ея, была ничтожна, лѣсъ сплавленъ въ незначительныхъ количествахъ по каналу, связанному при посредствѣ рѣки Лани и другихъ каналовъ въ р. Припять и на желѣзную дорогу не поступалъ.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго обѣщанія предпринимателя о поступленіи на вѣтку до 10.000.000 пуд. груза въ годъ пока не оправдались.

Выгоды казны отъ вѣтки до сихъ поръ являлись нѣсколько существенными только по отношенію приобрѣтенія дровъ, такъ какъ ежегодно въ среднемъ съ нея поступаетъ около 5.000 куб. саж. по 12 руб. 50 коп. при цѣнѣ на другихъ мѣстахъ въ предѣлахъ Полѣскихъ дорогъ около

14 руб. и выше, убытковъ же отъ возврата денегъ за перевозку грузовъ по магистрали не было, такъ всѣ грузы, какъ выше сказано, ранѣе, по дорогѣ не проходили.

Вообще же сама Чучевичская вѣтка, какъ открытая согласно п. 1 договора для общаго пользованія при крайне незначительномъ, какъ выше указано товарномъ движеніи, является для эксплуатаціи убыточной даже при обращеніи по ней ежедневно одного товаро-пассажирскаго поѣзда.

Приложеніе VI.

ПРИВИСЛИНСКІЯ Ж. Д.

На Привислинскихъ желѣзныхъ дорогахъ изъ числа вѣтвей, переданныхъ въ собственность казны съ обязательствомъ возмѣщенія предпринимателямъ изъ желѣзно-дорожной выручки стоимости сдѣланныхъ ими по постройкѣ затратъ, въ настоящее время эксплуатируются Бѣловѣжская и Сосновицкая вѣтви, при чемъ первая изъ нихъ выстроена за счетъ Удѣльнаго Вѣдомства, а вторая за счетъ частнаго предпринимателя. Кромѣ того, на указанныхъ условіяхъ приступлено къ постройкѣ ширококолейной вѣтви Стржемищицы-Пекло.

Соотвѣтственныя данныя, касающіяся каждой изъ упомянутыхъ трехъ вѣтвей, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

А. Вѣтвь Гайновка-Бѣловѣжъ.

- 1) Названіе вѣтви: Бѣловѣжская вѣтвь.
- 2) Имя предпринимателя: Главное Управленіе Удѣловъ.
- 3) Длина вѣтви 20,24 версты, предѣльный уклонъ 0,008 и предѣльный радіусъ закругленія 300 саж.
- 4) Постройка вѣтви начата въ 1897 году и въ августѣ мѣсяцѣ того же года, послѣ окончанія постройки, передана въ вѣдѣніе казенныхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.
- 5) Изъ дѣлъ, переданныхъ Юго-Западными Привислинскимъ дорогамъ, при переходѣ въ 1907 году участка Брестъ-Граево съ Бѣловѣжскою вѣтвью въ вѣдѣніе сихъ

послѣднихъ дорогъ, усматривается лишь, что стоимость рельсовъ, скрѣпленій и переводовъ, снѣжно изготовленныхъ для вѣтви, составляла около 165.000 руб. безъ провоза.

6) Окончательная стоимость вѣтви, не считая стоимости лѣсныхъ матеріаловъ отпущенныхъ Удѣльнымъ Вѣдомствомъ безвозмездно, опредѣлена въ 462.955 руб., изъ коихъ 262.955 руб. возвращены безъ начисленія процентовъ Удѣльному Вѣдомству казною въ 1898 году.

7) Изъ оставшейся къ погашенію части суммы въ 200.000 руб. казною въ лицѣ Управленія Юго-Западныхъ дорогъ выплачено 25.496 руб. 87 коп. и такимъ образомъ на 1-е января 1907 г. оставалось къ погашенію (200.000 р. — 25.496 р. 87 к. = 174.503 руб. 13 коп. Съ переходомъ означенной вѣтви въ вѣдѣніе Привислинскихъ дорогъ въ счетъ указанной суммы въ 174.503 руб. 13 коп. выплачено: за 1907 г. — 2.200 руб. 29 к., за 1908 г. — 1.644 р. 25 к., за 1909 г. — 2.351 р. 78 к. и за 8 мѣсяцевъ 1910 г. — 3.252 р. 50 к., а всего 9.448 руб. 82 к. и осталось къ погашенію 165.054 р. 31 к.

8) Кромѣ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ, которые при отсутствіи вѣтви не поступили бы на желѣзную дорогу, слѣдуетъ считать вновь привлеченныя еще и другіе грузы, при чемъ важнѣйшими изъ нихъ по отправленію является деготь, терпентинъ, а по прибытію—желѣзо и желѣзныя издѣлія, мука, картофель, пиво, сѣно и солома и хлѣбъ въ зернѣ.

9) Изъ предполагаемыхъ къ ежегодной перевозкѣ по вѣтви около 3.000.000 пудовъ лѣсныхъ грузовъ въ 1907 г. со станціи Бѣловѣжъ было отправлено около 1.273.188 пуд., при общемъ грузооборотѣ въ 1.390.723 пуда, въ 1908 г. около 863.534 пуд., при общемъ грузооборотѣ въ 952.476 пуд., въ 1909 г. около 1.914.451 пуд. при общемъ грузооборотѣ 2.146.078 пуд., въ 1910 г.—4.525.516 пуд., при общемъ грузооборотѣ въ 4.668.100 пудовъ.

10) Эксплоатація вѣтви не причиняетъ казнѣ убытка,

такъ какъ, съ одной стороны, возвратъ денегъ Удѣльному Вѣдомству производится изъ провозной платы исключительно за протяженіе самой вѣтви, по отчисленіи эксплуатационныхъ расходовъ по 1/150 коп. съ пудо-версты отправленныхъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, а съ другой стороны, лѣсныя грузы, отправленные съ вѣтви, составляютъ для магистрали новыя перевозки безъ обременія какими либо отчислениями на погашеніе стоимости вѣтви. Кромѣ того, провозная плата по перевозкамъ другихъ отправляемыхъ и прибываемыхъ на вѣтвь грузовъ, поступаетъ въ доходъ казны полностью за все протяженіе перевозки, не исключая и протяженія вѣтви.

В. Вѣтвь Стржемещицы-Загурже.

- 1) Названіе вѣтви: Сосновицкая вѣтвь.
- 2) Имя предпринимателя: Общество каменно-угольныхъ копей рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ.
- 3) Длина вѣтви 3 вер. 64 саж., предѣльный уклонъ 0,008 и предѣльный радіусъ закругленія 300 саж.
- 4) Постройка вѣтви начата въ іюль 1903 года и въ апрѣль 1909 года передана въ казну.
- 5) На постройку вѣтви было отпущено безвозмездно рельсовъ старыхъ стальныхъ типа 20 фун. въ пог. футѣ 25.212 пудовъ и кромѣ того 15 штукъ стрѣлокъ по 391 руб.
- 6) Окончательная стоимость вѣтви опредѣлена въ 177,505 руб. 69 коп., за исключеніемъ стоимости рельсовъ.
- 7) За время эксплуатаціи вѣтви, расчетовъ съ предпринимателемъ пока не производилось и въ настоящее время ведутся подготовительныя къ нимъ работы, съ тѣмъ, чтобы расчеты за 1909 и 1910 г.г. были закончены къ 1-му мая 1911 года. По приблизительному однако подсчету оказывается, что послѣ отчисления около 8.800 руб. штрафа за недоставленное къ перевозкѣ гарантированное количе-

ство каменнаго угля и послѣ отчисленія эксплуатаціонныхъ расходовъ по 1/125 коп. съ пудо-версты, желѣзная дорога обязана будетъ уплатить предпринимателю за время эксплуатаціи вѣтви около 48.500 руб.

8) Согласно статистическимъ даннымъ, каменноугольною копью «Мортимеръ» при посредствѣ станціи Привислинскихъ дорогъ Домброва-Горная, съ которою означенная копь была соединена воздушной дорогой, было отправлено въ 1908 году — 3.542.480 пудовъ каменнаго угля. Въ 1909 году, послѣ соединенія той же копи со станціей Стржемешницы при посредствѣ Сосновицкой вѣтви, отправлено было со станціи Загурже 2.596.784 пуда каменнаго угля, 7.495 пуд. красокъ и 439 пуд. прочихъ грузовъ, а прибыло на ту же станцію Загурже: дрючковъ и кольевъ 176.467 пуд., другихъ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ 20.849 пуд. и прочихъ грузовъ 4.504 пуда, слѣдовательно общій грузооборотъ составлялъ — 2.806.538 пуд. Въ 1910 году было отправлено 5.943.893 пуд. каменнаго угля, 153.713 пуд. кирпича, 10.024 пуд. красокъ и прочихъ грузовъ 3.530 пуд., а прибыло лѣсныхъ матеріаловъ 419.082 пуд., сѣна и соломы 7.332 пуд. и прочихъ грузовъ 2.978 пуд., или общій грузооборотъ составлялъ 6.460.552 пуда. Такимъ образомъ новыми для желѣзной дороги грузами могутъ считаться: нѣкоторая часть каменнаго угля и прочіе грузы полностью.

9) Такъ какъ правильное движеніе по вѣтви открыто 5-го мая 1909 года, то изъ числа гарантированныхъ 6.000.000 пуд. каменнаго угля въ годъ подлежало отправленію въ теченіи 1909 г. со станціи Загурже около 4.000.000 пудовъ, — перевезено же было 2.596.784 пуда, а въ теченіе 1910 года вмѣсто 6.000.000 пудовъ отправлено 5.943.893 пуда каменнаго угля, т. е. обѣщанія предпринимателя относительно количества каменнаго угля пока не оправдались и недочетъ за время эксплуатаціи вѣтви составляетъ около 1.459.323 пудовъ.

10) Если копью будетъ доставляться къ перевозкѣ гарантированное количество каменнаго угля въ теченіе

болѣе продолжительнаго времени, то устройство вѣтви будетъ мѣропріятіемъ выгоднымъ для казны, такъ какъ потеря магистралью около 4.000.000 пудовъ каменнаго угля (по пун. 8—3.542.480 пуд.) на 10-верстномъ протяженіи перегона Домброва-Горная-Стржемицы, съ излишкомъ окупится выручкою отъ перевозки 2.000.000 вновь привлеченныхъ пудовъ каменнаго угля, не говоря о перевозкахъ другихъ грузовъ, провозная плата съ коихъ и въ настоящее время поступаетъ въ доходъ казны полностью.

По мнѣнію начальника Привислинскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: постройка вѣтвей предпринимателями на частныя средства и передача таковыхъ въ собственность казны, съ выплатою сдѣланныхъ затратъ изъ выручки по перевозкамъ, является въ принципѣ мѣропріятіемъ весьма желательнымъ, какъ способствующимъ привлеченію новыхъ на дорогу грузовъ. Въ зависимости отъ этого желательно такого рода предпринимателямъ предоставлять практикуемыя льготы въ видѣ, на примѣръ, бесплатнаго отпуска старыхъ рельсовъ и скрѣпленій, съ одновременнымъ упрощеніемъ расчетовъ по возмѣщенію сдѣланныхъ затратъ. Съ другой однако стороны полученіе предпринимателями разрѣшеній на постройку подобнаго рода вѣтвей необходимо было бы поставить въ зависимость отъ результатовъ предварительныхъ изслѣдованій, произведенныхъ мѣстными Управленіями въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ.

С П И С О К Ъ

вѣтвей общаго пользованія, разрѣшенныхъ частнымъ предпринимателямъ съ возмѣщеніемъ ихъ строительныхъ затратъ изъ доходовъ эксплуатаціи.

Условныя обозначенія:

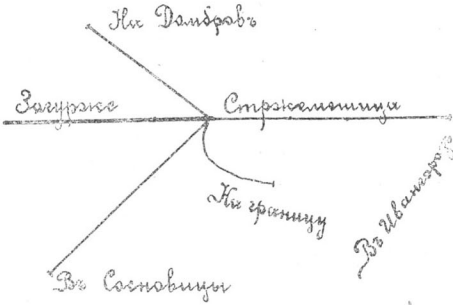
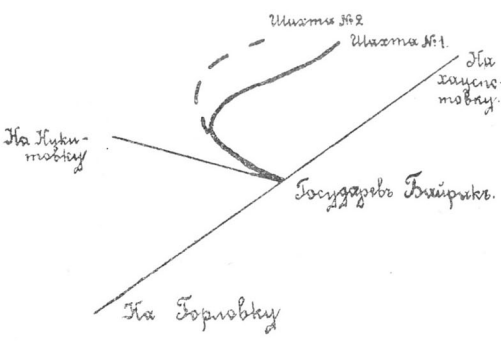
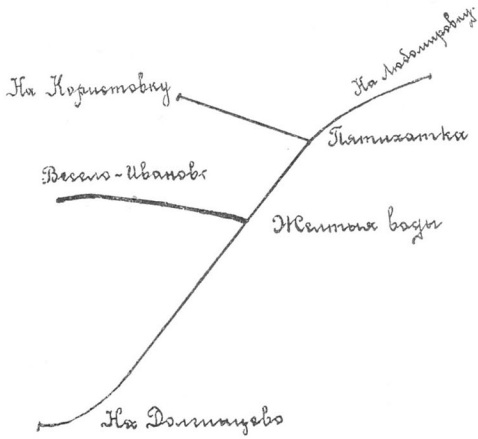
Сплошн. толстая линія — дорога выстроена.

Пунктирная » — » не выстроена.

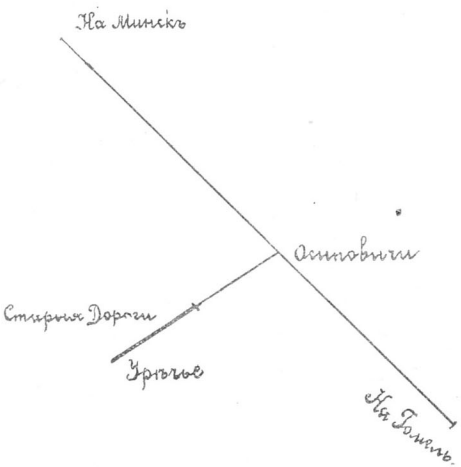

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протяженіе.	Стоимость.	
<p>1. Осиповичская.</p>	Либ.-Ром.	39	250.000	<p>Выс. пов. 18 янв. 1896 г. Предприн. Дараганы, Сахаровъ и Васильевъ. Открыта.</p>
<p>2. Первозвановская</p>	Екатер.	32	284.000	<p>Выс. пов. 7 фев. 1897 г. Предпр. Духовскій. Открыта.</p>
<p>3. Озеряно-Мизочская</p>	Юго-Зап.	9	146.000	<p>Выс. пов. 30 мая 1897 г. Предпр. Товарищество Карвице-Озерянского свеклосахарн. завода. Открыта.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя- жене.	Стои- мость.	
<p>4. Лысьвенская</p>	Пермской	20	216.000	<p>Выс. пов. 16 іюня 1898 г. Предпр. гр. Шу-валовъ. Открыта.</p>
<p>5. Ходарковская</p>	Юго-Зап.	22	338.000	<p>Выс. пов. 19 марта 1899 г. Товариществу Ходарковскаго и Яроновскаго сах. заводовъ. Не построена.</p>
<p>6. Зиновьевская</p>	Мос.-Кур.	38	1.169.000	<p>Выс. пов. 13 іюня 1899 г. Достроена каз-ной съ измѣне-ніемъ протяженія согласно Высочайшаго пов. 18 фев. 1900 г. (Кавось, О-во Орловскихъ домен-ныхъ печей и руд-никовъ) Гульке-вичъ. Открыта 1 дек. 1900 г.</p>

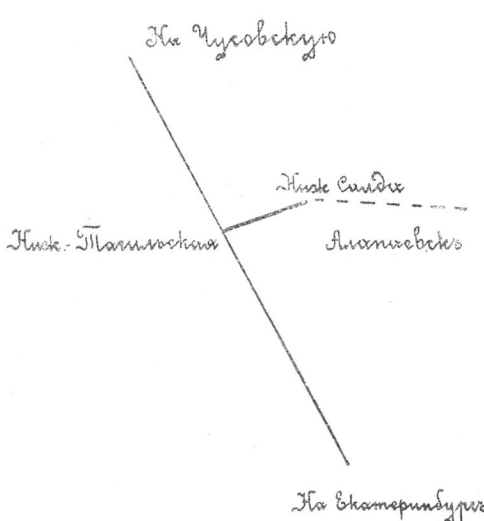
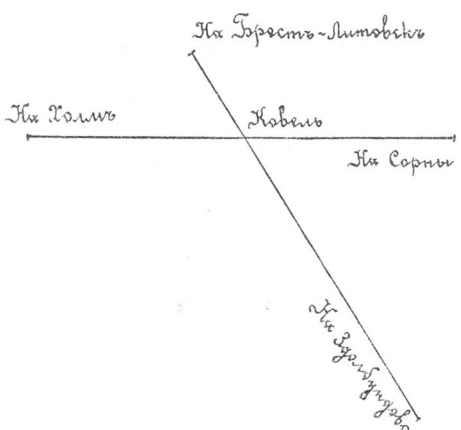
Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>7. Лебединская</p>	Юго-Зап.	13	357.000	<p>Выс. пов. 13 іюня 1899 г. Товариществу Александровскихъ сахарн. заводовъ. Открыта въ ноябрь 1900 г.</p>
<p>8. Селезневская.</p>	Екатер.	10	155.000	<p>Выс. пов. 10 марта 1900 г. Предпр. Мециховскій. Открыта 6 нбр. 1900 г.</p>
<p>9. Нижне-Куринская.</p>	Екатерин.	12	462.000	<p>Выс. пов. 11 іюня 1900 г. Акц. каменноугольное общество Нижней крынки. Открыта.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>10. Стржемешце-Загурже</p> 	Привнел.	4	118.000	<p>Выс. пов. 14 мая 1901 г. Пр. Акціонерное общество каменно-угольныхъ копей рудниковъ и заводовъ въ Сосновицахъ. Открыта 6 мая 1909 г.</p>
<p>11. Государево-Байракская</p> 	Екатерин.	10	234.000	<p>Выс. пов. 13 мая 1901 г. (не окончены, ходатайство объ обращеніи въ въ частное пользование). Государево-Байракское общество.</p>
<p>12. Желторѣцкая</p> 	Екатер.	9	490.000	<p>Выс. пов. 13 мая 1901 г. Общ. Желтая рѣка. Открыта 5 августа 1903 г.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>13. Вѣлянская</p>	Екатер.	13	—	Выс. пов. 13 мая 1901 года. (Вѣтвь не строится) Пр. Бряиновъ.
<p>14. Жилловская.</p>	Екатериѣ.	8	292.000	Выс. пов. 13 мая 1901 г. Жилловское Об-щество. Открыта 1 сентяб-ря 1904 г.
<p>15. Тацинская</p>	Екатериѣ.	11	—	Выс. пов. 14 июня 1901 г. (не строится). Общ. Дон.-Донец.

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протяженіе.	Стоимость.	
<p>16. Старыя дороги-Урѣчье, продолженіе Осиповичской.</p> 	Либ.-Ром.	28	388.000	<p>Выс. пов. 23 ноября 1901 г. Пимоновой, затѣмъ передано Сазоновичу. (Выс. пов. 10 июня 1905 г.). Открыта.</p>
<p>17. Чучевичская</p> 	Полѣвск.	27	339.000	<p>Выс. пов. 25 марта 1904 г. (Агарковъ).[†] Открыта 25 марта 1908 г.</p>

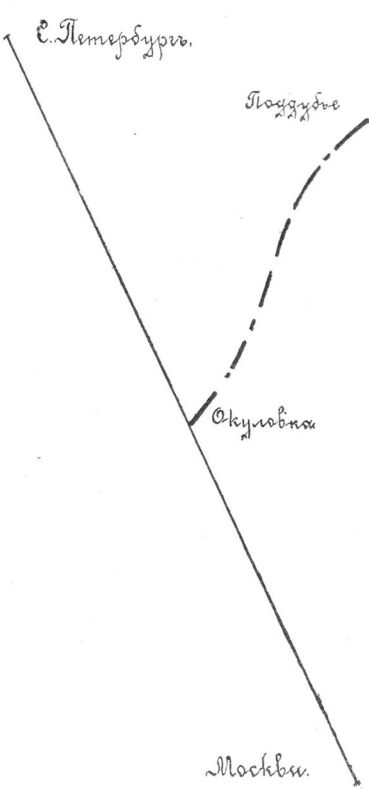
Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>18. Чистяковская</p>	Екатериин.	23	469.000	Выс. пов. 10 іюня 1905 г. Пр. Бродскі и Безчинскій. Откр. 10 декабря 1908 г.
<p>19. Воковская</p>	Екатериин.	3	76.000	Выс. пов. 4 февр. 1906 г. Воковское Общ. Открыта для частнаго пользованія.
<p>20. Алапаевская</p>	Пермской	64	1.418.000	Выс. пов. 31 іюля 1906 г. Прав. зав. насл. Яковлева. Строится.

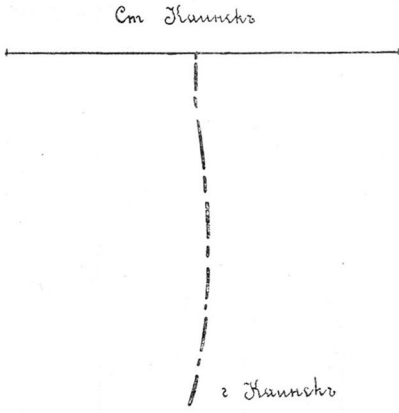
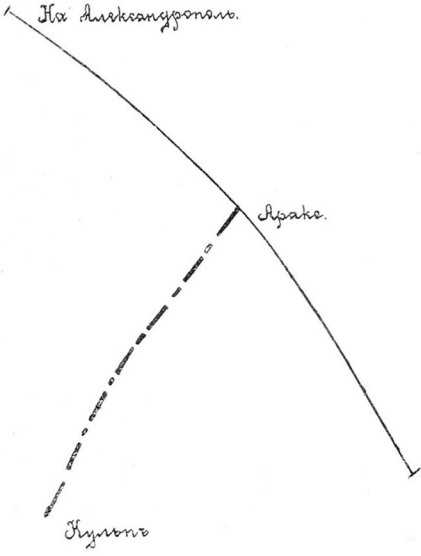
Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>21. Тагильская</p> 	Пермской	4737	250.000	<p>Выс. пов. 31 июля 1906 г. Линія частнаго пользованія общаго пользо-ванія. Зав. насл. Демидова. Открыта 20 ноября 1910 г.</p>
<p>22. Сушиченская</p> 	Юго-Зап.	30	500.000	<p>Выс. пов. 2 декабря 1906 г. Подъ наблюде-ніемъ военнаго вѣ-домства и Путей Сообщенія Не строится.</p>

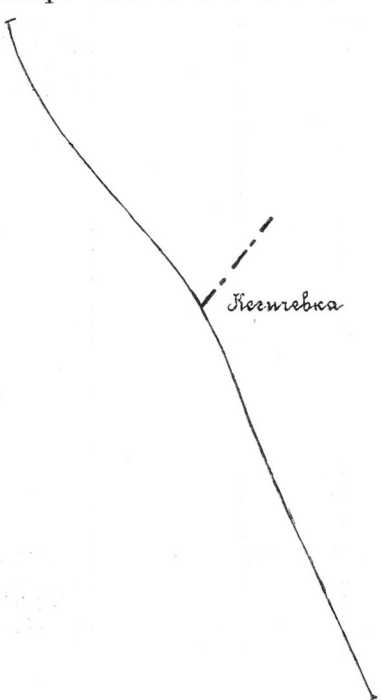
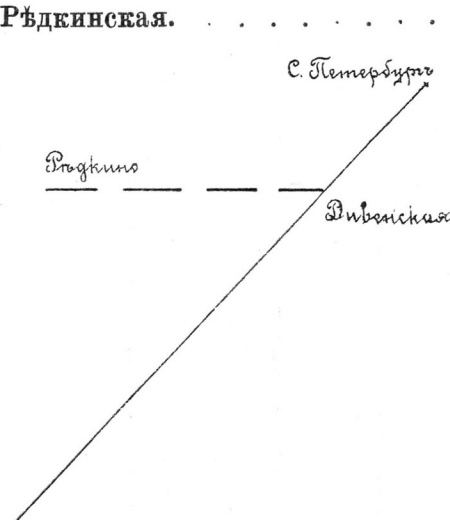
Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протяженіе.	Стоимость.	
<p>23. Горско-Ивановская.</p>	Екатерин.	10	273.000	<p>Выс. пов. 17 мая 1907 г. Предпр. Путиловъ и Шайкевичъ, откр. осенью 1908 г.</p>
<p>24. Прищепная</p>	Екатерин.	8	266.000	<p>Выс. пов. 14 августа 1908 г. Предпр. Фоминыхъ Откр. 1 фев. 1911 г.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протяженіе.	Стоимость.	
<p>25. Стржеменщице-Пекло</p>	Привисл.	7	—	<p>Выс. пов. 14 іюля 1908 г. (Купцу Ф. В. Шену). Строится.</p>
<p>26. Верейцовская</p>	Либ.-Ром.	53	703.000	<p>Выс. пов. 17 іюня 1908 г. (Радзивиллу, В. Максимуму). Строится.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя- жене.	Стоп- мость.	
<p>27. Василевичская</p>	Полѣск.	42	591,000	<p>Выс. пов. 23 іюня 1909 г. (Аврамовъ, Васильковичъ, Ястржембскій, Максимовъ). При возме- щеніи строитель- наго капитала 5⁰/₁₀₀.</p>
<p>28. Вѣринская</p>	Южныхъ.	9	238,000	<p>Выс. пов. 23 іюня 1909 г. Предпр. Харито- ненко.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>29. Окуловская</p> 	Никол.	5	—	<p>Выс. пов. 6 фев- раля 1910 г. Предпр. Правле- ніе зав. Пасбургъ.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>30. Каинская</p> 	Сибирск.	11	—	Выс. пов. 13 апрѣля 1910 г. Каинскому Гор. Управ.
<p>31. Кульпинская</p> 	Закавказ.	30	—	Выс. пов. 14 июня 1910 г. Кульпинскому соле-промыш. общ.

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>32. Циглеровская</p> 	Южныхъ.	13	—	<p>Выс. пов. 14 июня 1910 г. Акц. Общество Циглеровск. свекло-сахарнаго зав.</p>
<p>33. Рѣдинская</p> 	Сѣв.-Зап.	48	—	<p>Выс. пов. 14 января 1911 г. Д. с. с. Дмитріеву-Мамонову и купцу 1 гильдіи Вененсону. 5⁰/₀ на строит. капит. при поган.</p>

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стои-мость.	
<p>34. Лиственская.</p>	Юго-Зап.	27	—	Бродскій. Внесено въ Гос. Сов. Взято обратно.
<p>35. Киселевская</p>	Юго-Зап.	9	—	Товарищество Киселевскаго зав.

Название вѣтвей и схематическіе планы.	Какой казенной дороги.	Приблизит.		Примѣчаніе.
		Протя-женіе.	Стоп-мость.	
<p>36. Ельнинская</p>	Полѣск.	21	—	Г-жа Хрулева.
37. Балашинская	Мос.-Кур.	—	—	Балашинское Т-во.
38. Серета-Плесь	Сѣв.	43	—	Рыдзевскій.
39. Пекло-Гродзецъ	Прив.	11	—	Общ. Сатурнъ и Гродзецкое.