

385/01)
Р 76

ПРОВЕРЕНО
19

ПРОВЕРЕНО
1946 г.

При выдаче на дом



ЖУРНАЛЪ

Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Кущевки Владикавказской желѣзной дороги до города Ейска.

Засѣданія 4 и 19 марта 1899 года.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Предсѣдательствовалъ

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ тайный сов. Максимовъ.

ПРОВЕРЕНО
1992 г.

Присутствовали

а) Члены Коммиссіи:

Отъ Министерства Путей Сообщенія	{ д. ст. сов. Ястржембскій. ст. сов. Струве. кол. асс. Червинскій.
„ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ	{ тайн. сов. Звегинцовъ. д. с. сов. Щегловитовъ. ст. сов. Дунинъ-Борковскій.
„ Главнаго Управленія Удѣловъ	д. ст. сов. Бородулинъ.
„ Министерства Земл. и Госуд. Имуществъ	д. ст. сов. Семеновъ.
„ Военнаго Министерства	полк. Дедюлинъ.
„ Министерства Юстиціи	{ ген.-лейт. Сапожниковъ. полк. Мацкевичъ.
„ Государственного Контроля	{ ст. сов. Козминъ. кол. асс. Кушинниковъ. губ. секр. Аксаковъ.
„ Министерства Финансовъ	{ д. ст. сов. Ратьковъ-Рожновъ. въ званіи камергера Двора д. ст. сов. кн. Голицынъ.

б) Командированные представители:

„ Временной Коммиссіи по устройству коммерческихъ портовъ	д. с. с. Лисовскій.
„ Главнаго Управленія Казачьихъ Войскъ	д. с. с. Котляревскій.
„ Департамента Торговли и Мануфактуръ	колл. асс. Гулишамбаровъ.

Кромѣ того въ засѣданіи присутствовали представители: Ейской Городской Думы—Городской Голова Ненашевъ и землевладѣльцевъ Ейскаго района камергеръ Двора Денисовъ, а также мѣстный землевладѣлецъ П. Ф. Чебатаревъ и представители Общества Владикавказской жел. дороги д. ст. сов. Печковскій и Р. Г. Саломе.

385/01)
Р 76

По вопросу о сооружении Ейской железнодорожной вѣтви Комиссіи доложено было нижеслѣдующее. Еще въ 1875 году, когда вслѣдствіе сооруженія Владикавказской жел. дороги гор. Ейскъ, оставшійся въ сторонѣ отъ железнодорожнаго пути, потерялъ цѣлый рядъ мѣстностей, тяготѣвшихъ къ нему ранѣе въ торговомъ отношеніи, — Ейская Городская Дума подняла вопросъ о необходимости проведения къ Ейску железнодорожной вѣтви и старалась изыскать средства къ ея осуществленію. Затѣмъ въ 1879 году Ейская Городская Дума возбудила ходатайство объ установлениіи въ пользу гор. Ейска сбора съ нагружаемыхъ и выгружаемыхъ на городскихъ пристаняхъ товаровъ въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда на деревянныхъ пристаняхъ и 3 коп. на каменныхъ. Цѣлью установлениія такого сбора было именно собрать средства для постройки железнодорожной линіи отъ города Ейска къ Ростовско-Владикавказской желѣзной дорогѣ, о чемъ въ то же время Ейской Городской голова возбудилъ ходатайство предъ Правительствомъ. Просимый городомъ попудный сборъ былъ разрѣшенъ въ январѣ 1883 года въ размѣрѣ не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, т.-е. меньше, чѣмъ прошло городское управлѣніе. Вслѣдствіе этого Ейская Городская Дума, не предвидя возможности на получаемый сборъ построить желѣзную дорогу къ Ейску, въ 1892 году вновь возбудила ходатайство объ увеличеніи названнаго попуднаго сбора до 2 коп. съ пуда. Ходатайство это было разсмотрѣно въ существовавшей при Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ Комиссіи для выясненія экономического значенія проектируемыхъ железнодорожныхъ путей при чѣмъ Комиссія эта пришла къ тому заключенію, что предварительно необходимо, чтобы Общество Владикавказской жел. дороги собрало подробныя данныя о стоимости Ейской вѣтви, о количествѣ и родѣ ожидаемыхъ къ перевозкѣ по ней грузовъ, а также о стоимости оборудования Ейского порта. Согласно съ этимъ Общество Владикавказской жел. дороги, съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 2 Іюля 1893 года, произвело техническія и экономическія изысканія сказанной линіи, но изысканія эти привели Общество къ убѣждѣнію въ невыгодности для него сооруженія Ейской вѣтви, почему Общество находило возможнымъ принять на себя осуществле-

ніє ея лишь при условії ежегодной уплаты ему суммы, потребной для покрытия процентовъ и погашенія строительнаго капитала, каковая сумма могла бы быть, по мнѣнію Общества, получена путемъ увеличенія существующаго $\frac{1}{2}$ -копѣчнаго сбора съ товarovъ, привозимыхъ въ Ейскъ и вывозимыхъ изъ него, до 2 коп. Опрошенныя по этому поводу станичныя, сельскія и хуторскія общества Кубанской области, по землямъ которыхъ могла бы пройти желѣзнодорожная вѣтвь отъ города Ейска къ одной изъ станцій Владикавказской жел. дор.—Кущевской или Кисляковской,—нашли, что подобное увеличеніе попуднаго сбора до 2 коп. для нихъ будетъ обременительно, хотя въ то же время не отрицали и пользы, которую принесетъ имъ желѣзная дорога; вопросъ же о соглашеніи Ейской Городской Думы съ Правленіемъ Общества Владикавказской жел. дороги относительно установлениія размѣра попуднаго сбора Городская Дума отложила впредь до выясненія экономического значенія строившейся въ 1897 году желѣзной дороги отъ Царицына къ ст. Тихорѣцкой. Наконецъ, лѣтомъ 1898 года состоялось соглашеніе между Ейскою Городскою Думою и Правленіемъ Общества Владикавказской жел. дороги, на основаніи котораго Общество изъявило согласіе на постройку проектируемой линіи, а равно и порта, придерживаясь данныхъ проекта инженера Руммеля, распоряженіемъ и за счетъ Общества, по расценочнымъ вѣдомостямъ, утвержденнымъ Правительствомъ, на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ: 1) городскія земли въ Ейскѣ отчуждаются безвозмездно подъ устройство желѣзной дороги, порта, карьеровъ и водоснабженія; 2) Обществу Владикавказской жел. дороги предоставляется построить и эксплоатировать вѣтвь отъ ст. Кущевки до г. Ейска, протяженіемъ около 106 верстъ, и ему же предоставляется устройство и эксплоатация Ейского порта. Глубина въ портѣ предполагается до 12 футовъ, а если окажется возможнымъ, по ближайшемъ изученіи проекта и смыть, безъ увеличенія первоначально предположенной суммы 1.000,000 р., то предполагается довести глубину въ портѣ до 14 футовъ; портовый сборъ, въ Ейскѣ увеличивается съ $\frac{1}{2}$ коп. до 1 коп. съ пуда и передается полностью Обществу Владикавказской жел. дороги въ возмѣщеніе понесенныхъ имъ расходовъ по устройству порта и на покрытие недовыручки собственно по вѣтви, съ тѣмъ, что въ случаѣ, когда копѣчный портовый сборъ превысить въ годъ 120,000 р., то,—однако же не раньше 3 лѣтъ,—по усмотрѣнію Правительства онъ можетъ быть уменьшенъ, при чмъ въ случаѣ необходимости дальнѣйшаго развитія порта увеличеніе затраты капитала принимается во вниманіе; 3) городъ изъ наличнаго капитала $\frac{1}{2}$ -копѣчнаго сбора передаетъ,

до приступа къ работамъ, 320.000 руб. Обществу Владикавказской жел. дороги на покрытие части его расходовъ по устройству порта.

Военный Министръ, на разсмотрѣніе котораго поступило ходатайство Ейской Городской Думы, сообщилъ Министру Финансовъ по поводу его нижеслѣдующее.

Высшимъ Правительствомъ уже признано, что сооруженіе порта въ гор. Ейскѣ представляется мѣрою необходимою для развитія торговли и благосостоянія сего города и тяготѣющаго къ нему района, вслѣдствіе чего городу предоставлено право взимать сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда на устройство порта и замощеніе улицъ въ городѣ, по коимъ ввозятся грузы въ портъ.

Но устройство одного только порта, какъ правильно замѣчаютъ городское общественное управление, областное начальство и Войсковой Наказный Атаманъ Кавказскихъ казачьихъ войскъ, безъ соединенія порта и города съ линіей желѣзной дороги, не достигло-бы своей цѣли. Въ виду этого нельзя не признать, что одновременно съ устройствомъ порта представляется необходимымъ и устройство желѣзно-дорожнаго пути. Постройка Ейской вѣтви и устройство Ейскаго порта, несомнѣнно, послужатъ къ подъему экономического значенія края; означенная вѣтвь пройдетъ вблизи станицъ Кущевской, Икуринской, Конеловской, Староминской, и Старощербиновской и коснется южной части Ростовскаго округа, обслуживая хлѣбородную плоскость пространствомъ около 318.000 десятинъ.

Сооруженіе какъ порта, такъ и желѣзной дороги требуетъ весьма значительной суммы (около 4—5 мил. руб.) и затрата эта оказывается невозможной для города. Откладывать осуществленіе этихъ сооруженій до накопленія средствъ было-бы крайне вредно для интересовъ мѣстной торговли и благосостоянія населенія, а потому сооруженіе порта и желѣзной дороги слѣдовало-бы поручить Обществу Владикавказской желѣзной дороги съ предоставлениемъ сему Обществу на возмѣщеніе его расходовъ 320 тыс. руб. изъ имѣющейся у города наличности $\frac{1}{2}$ -копѣчнаго сбора и съ передачею ему будущихъ поступлений этого сбора въ томъ размѣрѣ, о коемъ ходатайствуютъ городъ и мѣстное начальство. Хотя большинству портовыхъ городовъ Чернаго и Азовскаго морей предоставлено право взимать сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, но изъ этого общаго правила сдѣланы въ пользу нѣко-открытыхъ городовъ исключенія; такъ, напримѣръ, г.г. Бердянску и Евпаторіи сборъ разрѣшенъ въ размѣрѣ 1 коп. съ пуда. Въ виду этого, а также того значе-

нія для края, которое имѣеть устройство въ Ейскѣ порта и желѣзной дороги, казалось-бы, что такое же исключение можетъ быть сдѣлано и для гор. Ейска. При этомъ признавалось бы необходимымъ лишь оговорить, что попудный сборъ въ испрашиваемомъ размѣрѣ долженъ взиматься лишь съ того времени, когда проектируемый портъ и желѣзнодорожная вѣтвь будутъ окончены постройкой.

Затѣмъ, по мнѣнию Военнаго Министра, въ соглашениі Правленія Общества Владикавказской жел. дороги и города относительно постройки желѣзной дороги и порта на средства означеннаго Общества, усматриваются нижеслѣдующіе пробѣлы по весьма существеннымъ и важнымъ предметамъ, а именно:

1) въ соглашениі говорится, что Обществу предоставляется не только устройство, но и эксплоатациѣ порта, но что разумѣется подъ этимъ послѣднимъ выражениемъ,—не объяснено. Если подъ выражениемъ „эксплоатациѣ порта“ понимать право Общества устроить при портѣ хлѣбные амбары, элеваторы и другія сооруженія, словомъ, право эксплуатировать портъ такъ, какъ то же Общество эксплуатируетъ портъ въ Новороссійскѣ,—то едва-ли есть основаніе давать Обществу ежегодно 120 тыс. руб. изъ попуднаго сбора, независимо отъ того дохода, какой оно будетъ получать отъ эксплоатациї порта, и который, весьма можетъ быть, покроетъ съ избыткомъ тѣ расходы, которые Общество на устройство порта понесеть. Кромѣ того упомянутые 120 тыс. руб. предполагается передавать названному Обществу въ возмѣщеніе недовыручки его собственно по вѣтви желѣзной дороги, но что будетъ признавать Общество недовыручкой, другими словами, какой именно процентъ на затраченный капиталъ по устройству желѣзной дороги Общество будетъ признавать достаточнымъ,—того въ соглашениі и постановленіи Думы не выяснено, и такимъ образомъ городъ будетъ обязанъ уплачивать означенные 120 тыс. руб. даже и въ томъ случаѣ, если чистый доходъ отъ эксплоатациї вѣтви будетъ равняться 15—20%. Оставить такую неясность, по мнѣнию Военнаго Министра, рѣшительно не возможно. Поэтому было-бы необходимо въ договорѣ, который можетъ быть заключенъ между городомъ и Обществомъ Владикавказской жел. дороги, точно указать, какой именно процентъ на капиталъ, затраченный на устройство порта и желѣзнодорожной вѣтви, должно получать Общество, и засимъ изъ поступающаго въ пользу города попуднаго сбора уплачивать Обществу лишь разницу до установленной такимъ образомъ нормы;

2) въ проектѣ соглашениі Правленія Общества упомянутой дороги и Ейской Городской Думы нѣть ни малѣйшаго указанія на то, по истечениіи какого именно срока и кому именно Общество обязано пе-

редать какъ портъ, такъ и желѣзную дорогу. Какъ бы ни были велики затраты Общества на упомянутыя сооруженія, но не подлежитъ никакому сомнѣнію, что послѣднія не могутъ быть предоставлены въ вѣчное владѣніе Общества Владикавказской жел. дороги; поэтому, по мнѣнію Военнаго Министра, безусловно необходимо указать, на какой срокъ эксплоатациѣ этихъ сооруженій предоставляется названному Обществу. Равнымъ образомъ безусловно необходимо указать, кому именно, по истечениіи договорнаго срока, Общество Владикавказской желѣзной дороги обязано передать означенныя сооруженія.

Съ своей стороны Военный Министръ находитъ, что вопросъ этотъ слѣдовало-бы разрѣшить такимъ образомъ: желѣзная дорога по истечениіи срока концессіи должна быть передана на общемъ основаніи казнѣ, а портъ со всѣми сооруженіями долженъ быть переданъ городу. Какъ земля, составляющая берегъ моря, такъ и прилегающее къ ней водное пространство, на коемъ будутъ сооружены портовыя устройства, составляютъ собственность города (Св. Зак. т. X, изд. 1887 г., ст. 423—428 и Гор. Пол. ст. 8). Для устройства порта Правительство дало городу Ейску особыя средства — полукопѣчный сборъ,—каковой сборъ разсматривается Правительствомъ, какъ специальная городскія средства; такимъ образомъ, если бы городъ выстроилъ портъ на эти средства самъ, то право собственности города какъ на портъ, такъ и на всѣ портовыя сооруженія, а равно и на территорію, могущую образоваться при устройствѣ порта вслѣдствіе засыпки морскаго прибрежнаго пространства,—не подлежало-бы никакому сомнѣнію. То обстоятельство, что портъ будетъ строиться не самимъ городомъ, а Обществомъ Владикавказской жел. дороги, дѣла нисколько не измѣняетъ, а потому иного взгляда въ вопросѣ о принадлежности будущаго Ейскаго порта, по мнѣнію Военнаго Министра, и быть не можетъ;

3) въ проектѣ соглашенія не оговорено также, какое количество городской земли городъ обязанъ отвести безвозмездно Обществу Владикавказской жел. дороги подъ устройство желѣзнодорожной станціи въ городѣ. Въ видахъ огражденія интересовъ города безусловно необходимо оговорить, что земля можетъ быть отведена безвозмездно лишь въ такомъ количествѣ, какое необходимо для надобности желѣзной дороги, а если возможно, то и указать размѣръ земельнаго отвода.

Относительно обустройства Ейскаго порта представитель Временной Комиссіи по устройству коммерческихъ портовъ д. с. с. Лисовскій объяснилъ, что въ данномъ случаѣ въ виду узко-местнаго значенія Ейскаго порта, служащаго главнымъ образомъ для цѣлей каботажа, едва-ли могутъ быть возраже-

нія противъ предоставлениа и сооруженія, и завѣданія всѣмъ портомъ Обществу жѣлѣзной дороги, строящему вѣтвь къ порту.

Дѣйствительно, при углубленіи порта, проектированномъ Обществомъ Владикавказской ж. дороги, т. е. до 12 футовъ (maxимум—14 фут.), большія морскія суда будутъ останавливаться въ 25 верстахъ отъ порта, на Ейскомъ или даже на Таганрогскомъ рейдѣ, и сюда уже грузы изъ Ейска будутъ перевозится на паровыхъ баржахъ. Ожидать же, что впослѣдствіи Ейскій портъ станетъ доступнымъ для большихъ судовъ едва-ли возможно, такъ какъ для этого необходимо углубленіе его по крайней мѣрѣ до 18 футовъ, т. е. необходимо устройство открытаго морскаго канала значительного протяженія. Что касается настоящаго положенія Ейскаго порта, то оно представляется въ крайне печальному видѣ, такъ какъ теперь грузамъ, отправляемымъ изъ Ейска, приходится перегружаться три раза: съ подводъ на лодки („дубы“), съ лодокъ на баржи и изъ баржъ уже на морскія суда.

Что касается заявленія Военнаго Министра о необходимости ограничить извѣстными размѣрами количество подлежащей отчужденію подъ жѣлѣзную дорогу и портъ городской земли въ видахъ огражденія интересовъ города, — то едва-ли въ этомъ отношеніи могутъ быть какія либо опасенія и сомнѣнія, такъ какъ количество отчужденной подъ ж. дороги и порты земли всегда въ точности отвѣчаетъ безусловной необходимости, и Министерство Путей Сообщенія никоимъ образомъ не допустить отчужденія такихъ земель, въ коихъ не усматривается такой необходимости.

Затѣмъ присутствовавшій въ засѣданіи представитель Общества Владикавказской ж. дороги В. Н. Печковскій изложилъ тѣ основныя условія, на которыхъ Общество принимаетъ на себя устройство и эксплоатацио Ейскаго порта и Ейской жѣлѣзнодорожной вѣтви, а именно: портовый сборъ въ Ейскѣ долженъ быть увеличенъ въ среднемъ съ $\frac{1}{2}$ до 1 к. съ пуда, согласно выработанной схемѣ, и передается полностью Обществу, съ тѣмъ, что сборъ этотъ въ томъ случаѣ, когда онъ превысить въ годъ 120.000 р., то, однако не ранѣе 3 лѣтъ, по усмотрѣнію Правительства можетъ быть уменьшенъ, при чёмъ, въ случаѣ необходимости дальнѣйшаго развитія порта, увеличеніе затраты капитала принимается въ соображеніе; кроме того, городъ изъ наличнаго капитала полу-копѣечнаго сбора передаетъ, до приступа къ работамъ, 320.000 р. Обществу Владикавказской дороги, а затѣмъ въ собственность Общества поступаетъ и весь портовый сборъ, который накопится за все время до открытия правильнаго движенія по вѣтви и окончанія устройства порта. Схема, на основаніи которой предполагается взимать попудный сборъ съ грузовъ въ Ейскѣ, слѣдующая:

Наименование грузовъ.	Пуды.	Норма сбора съ пуда въ копѣйкахъ	Сумма сбора въ рубляхъ.	Примѣчанія.
Хлѣбные грузы	9,367,243	1	93,672	Количество принято Ф. А. Щербины.
Мясо и фрукты въ сыромъ видѣ	—	1	—	Количество неизвѣстно.
Рыба всякая	115,763	1	1,158	
Желѣзо не въ дѣлѣ . .	55,134	1/2	276	За 5-ти лѣtie 1887—91 гг.
Овощи, за исключеніемъ капусты и картофеля, солонина, щепной товаръ, деготь, мазь, растенія и кафли.	—	1/2	—	Количество неизвѣстно.
Уголь каменный . . .	334,706	1/4	837	За 5-ти лѣtie 1887—91 гг.
Антрацитъ, извѣсть, мѣль, алебастръ, цементъ, плиты, картофель, капуста, каменные изделия, сѣно и русское простое мыло.	—	1/4	—	
Чугунъ не въ дѣлѣ, ма-куха и рельсы.	—	1/4	—	Количество неизвѣстно.
Камень для мощенія улицъ, лѣсъ не въ дѣлѣ, соль и нефтяные грузы.	146,499	Бесплатно	—	
Прочие товары	1,935,142	2	38,702	За 5-ти лѣtie 1887—91 гг. съ добавленіемъ 774.199 пуд. для уравненія съ итогомъ Ф.А. Щербины Стальн. и жел. изд. . 37.343 шерсти мытой . . . 17.560
Мелкій скотъ—овцы, телята, козы, свиньи .	—	3	—	
Крупный скотъ—волы, коровы, буйволы .	—	20 со штуки.	—	
Лошади	—	50	—	Количество неизвѣстно.
Кирпичъ выпаленный съ 1,000	—	25	—	
Черепица съ 1,000 . .	—	30	—	
Всего грузовъ . . .	11,954,482	по т. к.	119,945	
	—	по предло- жен. схемѣ	134,645	
Разница . . .	—	—	15,100	

Передача Обществу Владикавказской жел. дороги ежегодно суммы въ 120.000 р. изъ портоваго сбора въ виду убыточности вѣтви представляется, по мнѣнію В. Н. Печковскаго, совершенно необходимой, какъ то можно видѣть изъ нижеслѣдующаго баланса вѣроятной эксплоатации Ейской вѣтви и Ейскаго порта, при чмъ вѣтвь проектирована въ направлѣніи отъ ст. Кущевки, протяженіемъ въ 106 верстъ.

ПРИХОДЪ.

1. Ежегодные поступления отъ попуднаго сбора съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ, считая по 1 коп. съ 11.9 милл. пуд.	119,000 р.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------

2. Валовой доходъ эксплоатации Ейскъ-Кущевской вѣтви	254,000 р.
------------------------------------------------------	------------

3. Валовой доходъ отъ увеличенія движенія на Владикавказской ж. д.	70,000 р.
----------------------------------------------------------------------------	-----------

ИТОГО . . . 443,000 р.

РАСХОДЪ.

1. а) Стоимость сооружения желѣznодорожной вѣтви	2.700,000 руб.
б) Устройство порта	1.000.000 "
в) На уплату процентовъ съ нарицат. капитала во время постройки	100.000 "
	3.800,000 "
Взносъ города изъ $\frac{1}{2}$ к. сбора	320,000 "
	Итого 3.480,000 "

Проценты на этотъ капиталъ и погашеніе по $4\frac{1}{4}\%$ 147,900 руб.

2. Расходы эксплоатации

Ейскъ-Кущевской вѣтви:

а) подвижные за 157.000 поѣздоверсты по 60 коп.	94,200 руб.
б) постоянные по 1,400 р. съ версты за 106 версты	148.400 "
в) содержаніе портовыхъ устройствъ въ Ейскѣ	27,400 "
	270,010 руб.

3) Расходы, вызываемые увеличеніемъ движенія на Владикавказской ж. д. 25,000 руб.

442,900 руб.

Имѣя въ виду полученіе суммъ портоваго сбора въ возмѣщеніе возможныхъ убытковъ отъ эксплоатации порта и вѣтви Общество Владикавказской жел. дороги беретъ на себя ихъ сооруженіе, но при этомъ, какъ заявилъ В. Н. Печковскій, было-бы необходимо устроить въ Ейскѣ настоящую таможню для очистки пошлиною товаровъ. Въ настоящее время послѣдняя производится въ Таганрогѣ, что, конечно, чрезвычайно неудобно для торговли и служить сильнымъ тормазомъ къ успешному развитию заграничной торговли Ейскаго порта. Затѣмъ Общество Владикавказской жел. дороги разсчитываетъ, что всѣ необходимыя для устройства вѣтви и порта городскія земли въ Ейскѣ будутъ ему уступлены городомъ безвозмездно.

Представитель Министерства Путей Сообщенія колл. асс. Червинскій высказалъ, что по его мнѣнію, слѣдовало-бы предоставление Обществу Владикавказской жел. дор. попуднаго портоваго сбора въ размѣрѣ 120,000 руб. въ годъ ограничить болѣе или менѣе короткимъ срокомъ, такъ какъ доходъ отъ эксплоатации порта и вѣтви, несомнѣнно, черезъ нѣсколько лѣтъ сильно возрастетъ.

Представитель того же Министерства д. с. с. Ястржембскій, раздѣляя это мнѣніе, высказался за установление попуднаго портоваго сбора на опредѣленный срокъ, напр., на то лѣтъ, послѣ чего сумма сборовъ подлежала-бы прогрессивному сокращенію.

Представитель Министерства Финансовъ д. с. с. Ратьковъ-Рожновъ замѣтилъ, что по произведеннымъ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ подсчетамъ, доходъ Ейской линіи по всей вѣроятности, уже въ первые годы эксплоатации будетъ нѣсколько больше исчисляемаго нынѣ Обществомъ.

Представитель Общества Владикавказской жел. дороги В. Н. Печковскій, возражая противъ этого, обратилъ вниманіе Комиссіи на то обстоятельство, что доходность Ейской вѣтви можетъ возрасти только за счетъ и въ ущербъ другихъ желѣзнодорожныхъ линій Общества (путемъ отвлечения хлѣбныхъ грузовъ на Ейское направление отъ направленій на Ростовъ и Новороссійскъ), вообще же доходность ея никоимъ образомъ не можетъ быть особенно значительна, такъ какъ Ейскому порту всегда придется считаться съ сильной конкуренціейсосѣднихъ крупныхъ портовъ — Новороссійска и Ростова, мѣстное же грузовое движеніе по вѣтви должно будетъ выдерживать не менѣе сильную конкуренцію гужевой доставки къ порту.

Предсѣдатель Комиссіи, разсмотрѣвъ балансъ Общества по сооруженію порта и вѣтви, замѣтилъ, что цифра необходимыхъ доплатъ 120,000 р.—слагается изъ суммы, составляющей проценты на капи-

таль и на содержаніе порта, и суммы, необходимой для покрытия дефицита по эксплоатации желѣзнодорожной вѣтви.

Согласно этому замѣчанію представитель Министерства Путей Сообщенія ст. с. Струве привелъ слѣдующій разсчетъ. Сооруженіе порта въ Ейскѣ будетъ стоить около 1 милл., при чмъ 320,000 р. Общество Владикавказской ж. дороги получитъ отъ города, такъ что Общество затратитъ на обустройство порта всего около 700,000 руб. На покрытие процентовъ на эти деньги нужно около 30 т. р. ежегодно; содержаніе сооруженій порта въ исправности будетъ стоить также около 30,000 руб. въ годъ. Слѣдовательно ежегодный фиксированный расходъ Общества собственно по порту выразится въ суммѣ 60,000 руб. Остальные 60,000 руб. пойдутъ на покрытие дефицита по эксплоатации Ейской вѣтви. Дѣйствительно, при стоимости сооруженія вѣтви въ 2.800,000 руб., ежегодные платежи процентовъ и погашенія составятъ 125 тыс. руб. Если считать при этомъ валовой доходъ по 2,500 руб. на версту, т.-е. всего 265,000 руб., а эксплоатационные расходы въ 240,000 р., то, конечно, вѣтвь будетъ убыточна и потребуетъ доплатъ; но вѣроятнѣе всего, что валовой доходъ вѣтви быстро возрастетъ хотя-бы, напр., до 3,500 руб. на версту, и тогда не будетъ никакой надобности въ предоставлениі Обществу всѣхъ 120,000 р. попуднаго портоваго сбора.

Представитель Министерства Внутреннихъ Дѣлъ д. с. с. Щегловитовъ обратилъ при этомъ вниманіе Комиссіи на то, что въ какомъ-бы размѣрѣ ни былъ установленъ портовый сборъ, онъ долженъ составить содержаніе отдѣльного законодательного акта, т. е. пройти черезъ Государственный Совѣтъ.

Представитель Департамента Торговли и Мануфактуръ кол. асс. Гулишамбаровъ добавилъ, что установление подобныхъ сборовъ вообще рассматривается въ этомъ Департаментѣ, но что до сихъ поръ данный вопросъ еще не обсуждался.

Городской Голова города Ейска г. Ненашевъ по поводу установленія портоваго сбора высказался, что населеніе города и окружающаго его района сильно страдаетъ отъ отсутствія въ Ейскѣ удобнаго оборудованнаго порта и желѣзнодорожной къ нему вѣтви и сопряженныхъ съ этимъ чрезмѣрныхъ накладныхъ расходовъ, угнетающимъ образомъ влияющихъ на мѣстную хлѣбную торговлю и сельскую промышленность, а потому все населеніе весьма охотно согласится уплачивать 1 коп. попуднаго сбора, тѣмъ болѣе, что самый сборъ этотъ установленъ будетъ лишь временно.

Представитель Государственного Контроля кол.

ас. Кушинниковъ заявилъ, что по его мнѣнію, слѣдовало бы предоставить Обществу Владикавказской жел. дороги только ту часть изъ портоваго сбора, которая составляетъ 4% на затраченный на оборудование порта капиталъ и затѣмъ 30.000 руб., потребныхъ на содержаніе въ порядкѣ портовыхъ соруженій.

Предсѣдатель Комиссіи, соглашаясь, что сумма на содержаніе порта и % на затраченный на его оборудование капиталъ по всей справедливости должны быть предоставлены Обществу, предложилъ, чтобы кромѣ того, Обществу уплачивалось въ продолженіе первыхъ 5 лѣтъ еще по 60,000 р. въ возмѣщеніе вѣроятныхъ убытковъ отъ эксплоатации желѣзнодорожной вѣтви.

Комиссія, раздѣляя мнѣніе Предсѣдателя, но имѣя въ виду съ другой стороны заявленіе представителя Общества Владикавказской жел. дороги относительно значительной убыточности эксплоатации вѣтви для Общества, признавала болѣе правильнымъ, чтобы Обществу было предоставлено право получать изъ портоваго сбора 120,000 руб. въ продолженіе пяти лѣтъ, а затѣмъ половина этой суммы въ слѣдующія пять лѣтъ уменьшалась на 20% ежегодно, другая же половина—60,000 руб. поступала въ доходъ Общества по срокъ перехода всего предприятия въ казну, съ тѣмъ, чтобы не дополученная въ какомъ либо году сумма была пополнена въ послѣдующіе годы.

На это представитель Общества Владикавказской жел. дороги В. Н. Печковскій выразилъ свое согласіе.

Затѣмъ Комиссія перешла къ разсмотрѣнію вопроса о выборѣ направлениія для желѣзнодорожной вѣтви къ городу Ейску, причемъ представитель землевладѣльцевъ Ейского района камергеръ Двора Денисовъ высказалъ, что принятное въ настоящее время Обществомъ Владикавказской жел. дороги направление на ст. Кущевку является наиболѣе удовлетворительнымъ въ отношеніи обслуживанія мѣстныхъ интересовъ, такъ какъ въ этомъ направленіи мѣстность гораздо богаче и культурнѣе, чѣмъ въ направленіи на ст. Кисляковку, на которую ранѣе предполагалось направить вѣтвь. Въ районѣ направленія вѣтви на Кисляковку особенно развито не земледѣліе, а скотоводство, которое не можетъ дать вѣтви много грузовъ. За направленіе на Кущевку высказался также извѣстный статистикъ Щербина, производившій по порученію Общества Владикавказской жел. дороги экономическое изслѣдованіе Ейского района.

Другой мѣстный землевладѣлецъ Ейского района г. Чеботаревъ, не возражая противъ выгодности направленія Ейской вѣтви на ст. Кущевку, выска-

залъ, однако, что въ настоящее время особой разницы между двумя сосѣдними районами направленій Ейскъ-Кущевка и Ейскъ-Кисляковка не существуетъ.

Ейскій городской голова г. Ненашевъ объяснилъ, что противъ направленія на Кущевку выскакивалось мѣстное Военное начальство въ виду того, что линія жел. дороги въ такомъ случаѣ минуетъ Уманскую станицу, являющуюся важнымъ мѣстнымъ военнымъ центромъ; между тѣмъ, и при направлениіи вѣтви на Кисляковку упомянутая станица все-же останется отъ линіи жел. дороги довольно далеко.

Представитель Военного Министерства полковникъ Дедюлинъ разъяснилъ по этому поводу, что Уманская станица является только мѣстомъ сосредоточенія войскъ, и повидимому не представится особыхъ затрудненій для перенесенія мѣстного сборнаго пункта въ какое-либо другое мѣсто. Во всякомъ случаѣ мѣнять изъ за этого выгодное направлениѣ желѣзнодорожной линіи на менѣе выгодное едва-ли представляется необходимымъ.

Раздѣляя это мнѣніе, Коммиссія остановилась на направлениі Ейскъ — Кущевка, какъ на наиболѣе удовлетворяющемъ мѣстнымъ интересамъ.

Представитель Главнаго Управлениія казачьихъ войскъ д. ст. с. Котляревскій обратилъ вниманіе Коммиссіи на возбужденный Военнымъ Министромъ вопросъ, кому долженъ быть переданъ портъ при переходѣ Ейской вѣтви вмѣстѣ со всѣмъ предпріятіемъ Владикавказской жел. дороги въ казну, при чмъ съ своей стороны д. с. с. Котляревскій высказалъ, что такъ какъ проценты и погашеніе на капиталъ, затраченный на обустройство порта, будуть уплачиваться изъ городского портоваго сбора, то и все оборудование порта, какъ и самыи портъ, должно впослѣдствіи перейти въ собственность города, тѣмъ болѣе, что вездѣ портовые сборы составляютъ собственность города.

Представитель Министерства Внутреннихъ Дѣлъ т. с. Звегинцовъ замѣтилъ на это, что, напротивъ, на порты иначе нельзя смотрѣть, какъ на безусловную собственность государства, которую никоимъ образомъ не слѣдуетъ предоставлять во владѣніе городовъ.

Равнымъ образомъ Представитель Временной Коммиссіи по устройству коммерческихъ портовъ дѣйств. статск. сов. Лисовскій съ своей стороны высказалъ, что Министерство всегда смотрѣло на Ейскій портъ и подходящую къ нему желѣзную дорогу, какъ на нѣчто цѣлое, и портъ, являясь нѣкоторымъ образомъ принадлежностью желѣзной дороги долженъ и слѣдовать ея судьбѣ, т. е. при переходѣ дороги въ казну и портъ долженъ перейти въ казну. Вообще, кромѣ Бердянска, нѣть въ Россіи примѣра, чтобы городъ владѣлъ портомъ.

Относительно мнѣнія, будто портовые сборы составляютъ собственность города, Предсѣдатель Коммиссіи высказалъ, что оно едва-ли вѣрно. Въ дѣйствительности сборы эти уплачиваются вовсе не одними жителями города, а всѣмъ окрестнымъ населеніемъ, привозящимъ въ портъ свои продукты для вывоза ихъ моремъ, а потому вполнѣ естественно требование, чтобы сборы эти шли только на обустройство и поддержаніе порта, а не расходовались на какія либо нужды города. Равнымъ образомъ и возведенныя на портовые сборы сооруженія, по тѣмъ же соображеніямъ, никоимъ образомъ не могутъ почитаться собственностью города, а, напротивъ, должны быть общими для всего окружающаго района достояніемъ, т.-е., другими словами, должны принадлежать казнѣ.

Затѣмъ, имѣя въ виду, что сооруженіе порта въ Ейскѣ обойдется, быть можетъ, значительно дороже 1 милл. рублей, въ особенности, если Общество Владикавказской жел. дороги задастся цѣлью довести портъ до значительно большей глубины, представитель Общества В. Н. Печковскій ходатайствовалъ о томъ, чтобы Обществу изъ портоваго сбора передавалась въ возмѣщеніе процентовъ на затраченный капиталъ не опредѣленная въ 30,000 р. сумма, а $4\frac{1}{2}\%$ съ этого капитала (за вычетомъ суммы, полученной наличными деньгами отъ города). При этомъ необходимо было бы, чтобы эти проценты, равно какъ и 30,000 руб., слѣдующія на ремонтъ и содержаніе портовыхъ устройствъ, передавались Обществу со времени признанія Министерствомъ Путей сообщенія окончанія главнѣйшихъ работъ по устройству порта и въ соотвѣтствіи утвержденному проекту и производились ежегодно во все время владѣнія Обществомъ портомъ и вѣтвию.

Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо было-бы новый повышенный портовый сборъ въ Ейскѣ установить съ 1 января 1900 года.

Относительно послѣдняго ходатайства Коммиссія полагала, что оно едва-ли справедливо, такъ какъ было-бы правильнѣе взиманіе повышенного портоваго сбора допустить лишь со дня открытія правильнаго движения по Ейской вѣтви; что же касается опредѣленія размѣра возмѣщенія Обществу процентовъ на затраченный на устройство порта капиталъ не въ видѣ фиксированной (30,000 р.) суммы, а въ видѣ опредѣленнаго процента на тотъ капиталъ, который Обществомъ на этотъ предметъ будетъ затраченъ, — то Коммиссія находила такой порядокъ возмѣщенія расходовъ Общества, какъ не стѣсняющей Общество въ расходованіи необходимыхъ для наилучшаго обустройства порта суммъ, — вполнѣ цѣлесообразнымъ.

На основаніи всѣхъ изложенныхъ сужденій Коммиссія признала желательнымъ предоставление Обще-

ству Владикавказской жел. дороги сооруженія и эксплоатациі желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Кущевки до г. Ейска, а равно и устройства и эксплоатациі портовыхъ сооруженій въ г. Ейскѣ, причемъ изъ суммъ портоваго сбора въ г. Ейскѣ, который имѣеть быть установленъ на основаніи соглашенной между городомъ и Обществомъ схемы (въ среднемъ около 1 к. съ пуда), въ теченіе пяти лѣтъ въ пользу Общества будутъ отчисляться ежегодно: 1) проценты изъ разсчета 4 $\frac{1}{2}$ годовыхъ на дѣйствительно затраченный Обществомъ по сооруженію порта капиталъ, 2) сумма въ 30.000 рублей на покрытие расходовъ по ремонту и содержанію портовыхъ устройствъ и в) сумма въ 60.000 рублей на покрытие части расходовъ Общества по эксплоатациі Ейской вѣтви, съ тѣмъ, что недополученная въ которомъ либо году до 60.000 рублей сумма во всякомъ случаѣ должна быть пополнена въ послѣдующіе годы. Въ послѣдующіе же пять лѣтъ послѣднее отчисленіе (т. е. 60.000 р.) будетъ постепенно сокращаться на 12.000 руб. ежегодно. По истечениіи срока концессіи портъ и Ейская вѣтвь одновременно со всѣмъ предпріятіемъ Общества Владикавказской жел. дороги должны перейти въ казну.

B. Максимовъ.

C. Ястржембскій.

O. Струве.

P. Червинскій.

I. Звегинцовъ.

C. Щегловитовъ.

D. Дунинъ-Борковскій.

A. Бородулинъ.

D. Семеновъ.

B. Дедюлинъ.

Iv. Сапожниковъ.

P. Мацкевичъ.

K. Козминъ.

A. Кушинниковъ.

H. Аксаковъ.

Князь Голицынъ.

A. Ратьковъ-Рожновъ.

