

150

805

ПРОВЕРЕНО
19

ПРОВЕРЕНО
1948 г.

ПРОВЕРЕНО
1952 г.

138385/0409

P76

Покорнѣйше просятъ возвратитъ со могу-
щима послѣдовать замѣчаниями не позже
7 января. 2 января 1902 г.

385.4

1/10

россия

Журналъ

ПРОВЕРЕНО
1992 г.

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

БИБЛИОТЕКА

Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соору-
женіи Вольмарскаго подъѣзднаго пути отъ мѣст. Смильтень че-
резъ г. Вольмаръ до мѣст. Гайнашъ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
БИБЛИОТЕКА

Засѣданіе 5 іюля 1901 года.

Предсѣдательствовалъ

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ
ст. сов. Циглеръ-фонъ-Шафгаузенъ.

Присутствовали:

а) Члены Коммисіи

- Отъ Министерства Путей Сообщенія. { д. ст. сов. Мухлинскій.
колл. асс. Червинскій.
- ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” { д. ст. сов. Дунинъ-Борковскій.
д. ст. сов. баронъ Розенъ.
- ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” подполк. Бурчакъ-Абрамовичъ.
- ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” ” колл. сов. Архангельскій.

б) Командированный представитель

Отъ Управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній
и торговыхъ портовъ ст. сов. Руммель.

Кромѣ того въ засѣданіи Коммисіи присутствовали: предприниматели
Г. К. фонъ-Герсдорфъ и инженеръ свѣтлѣйшій князь П. П. Ливенъ, а также
представитель 1-го Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи инже-
неръ А. . Никитинъ.

Дѣлопроизводитель Коммисіи колл. сов. Бильковскій.

385(01)

P76

49882

4-78905

Изложеніе дѣла. Въ 1899 году дворянинъ Г. К. фонъ-Герсдорфъ (уѣздный депутатъ Вольмарскаго уѣзда), съ разрѣшенія Лифляндскаго губернатора, произвелъ изысканія для постройки проектировавшагося имъ узкоколейнаго подъѣзднаго пути въ предѣлахъ Лифляндской губерніи отъ мѣстечка Смильтень чрезъ уѣздный городъ Вольмаръ до гавани Залисмюнде на Рижскомъ заливѣ; затѣмъ, однако, по ходатайству помѣщиковъ Лифляндской губерніи, Министерствомъ Путей Сообщенія было предписано завѣдывающему изысканіями въ портахъ Балтійскаго моря, инженеру ст. сов. Руммелю, произвести осенью 1900 г. осмотръ гаваней Залисмюнде и сосѣдней съ нею Гайнаша, и изслѣдованія эти выяснили возможность устройства въ Гайнашѣ порта-убѣжища.

Вслѣдствіе этого, возникло предположеніе о сооруженіи проектируемой фонъ-Герсдорфомъ жел. дороги до Гайнаша, и въ февралѣ 1901 года названный предприниматель обратился въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплоатации узкоколейнаго подъѣзднаго пути общаго пользованія, протяженіемъ около 110 верстъ (109,675 вер.), отъ мѣстечка Смильтень чрезъ г. Вольмаръ и гавань Залисмюнде до гавани въ мѣстечкѣ Гайнашѣ. Вскорѣ послѣ того, а именно въ апрѣлѣ, фонъ-Герсдорфъ представилъ выработанный имъ, примѣнительно къ Высочайше утвержденному 16 іюня 1898 года уставу Общества Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей, проектъ устава „Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути“, учредителями коего выступаютъ фонъ-Герсдорфъ и свѣтлѣйшій князь П. Г. Ливень.

Предпріятіе предполагается осуществить на слѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ.

Льготъ и пособій со стороны Правительства не испрашивается, но предполагается присвоить предпріятію право принудительнаго отчужденія земель и недвижимостей.

Ширина колеи—0,75 метра, рельсы вѣсомъ 11 фунтовъ въ погонномъ футѣ.

Постройка и эксплуатация подъездного пути производятся на основании утвержденных, 8 июля 1892 г., управлявшимъ Министерствомъ Путей Сообщенія *правильныхъ сооруженія и эксплоатации паровозныхъ подъездныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія.*

Срокъ владѣнія дорогою Обществомъ 85 лѣтъ, считая со дня открытiя правильного движенія.

Право Правительства на выкупъ предпріятія наступаетъ черезъ 25 лѣтъ со дня утвержденія устава Общества.

Срокъ окончанія постройки—3 года со дня утвержденія устава Общества.

Въ обезпеченіе образованія Общества предприниматели вносятъ залогъ въ 10.000 руб. черезъ три мѣсяца по опубликованіи устава, а 50% акціонернаго капитала вносятся ими черезъ 6 мѣсяцевъ, остальная же половина этого капитала вносится—не позже 2 лѣтъ.

Въ числѣ директоровъ Правленія одинъ можетъ быть иностранный подданный.

Строительная стоимость дороги исчислена предпринимателемъ по предварительнымъ расцѣнкамъ въ 1.884.132 руб. дѣйств. (на версту дороги—17.129 р.), въ томъ числѣ 309.163 руб. на подвижной составъ и 33.000 р. на образованіе оборотнаго капитала, а за прибавленіемъ процентовъ и расходовъ по изготовленію акцій и облигацій, въ суммѣ 2.031.021 руб. (на версту дороги 18.464 р.). Наричательный капиталъ Общества исчисленъ въ 2.274.700 руб., изъ коихъ акцій на 406.200 и 5% облигацій на 1.868.500 руб. Реализація акціонернаго капитала предполагается по нарицательной цѣнѣ, причемъ значительная часть акцій (на сумму 303.750 р.), согласно представленнымъ фонъ-Герсдорфомъ даннымъ, будетъ разобрана мѣстными землевладѣльцами.

Значительная часть земли (около 120 десят. изъ 250), потребной подъ постройку подъезднаго пути, уступается мѣстными землевладѣльцами безвозмездно, равно какъ и шпалы для 40 верстъ пути. Часть другихъ строительныхъ матеріаловъ мѣстные землевладѣльцы уступаютъ или безвозмездно, или по невысокой цѣнѣ, а кораблестроители въ Гайнашѣ по заявленію предпринимателя соглашаются уступить 8 десятинъ земли съ тремя каменными амбарами и дамбами, ведущими въ море, за 25.100 руб.

Ожидаемый валовой доходъ исчисленъ предпринимателемъ фонъ-Герсдорфомъ—при примѣненіи испрашиваемыхъ повышенныхъ тарифовъ (съ пассажировъ II *) класса—3½ к. и III класса—2 к. съ версты, съ товаровъ I разряда—1/8 коп., II—1/12 коп. и

*) Вагоновъ I класса имѣтъ не предполагено.

III—¹/₁₆ к. съ версты) въ суммѣ 251.500 р., эксплуатаціонные же расходы, въ 121.000 р. или около 48⁰/₀ валоваго дохода. Такимъ образомъ, чистый доходъ принять предпринимателемъ въ суммѣ 130.500 руб., а за отчисленіемъ 2⁰/₀ въ запасный капиталъ и 0⁰/₀ интереса и погашенія по облигаціямъ, остается, по расчету предпринимателя, чистая прибыль 32.596 руб., или на акціонерный капиталъ около 8⁰/₀.

Изъ удостовѣренія, выданнаго фонъ-Герсдорфу и. д. Лифляндскаго губернатора Вице-Губернаторомъ, отъ 19-го февраля 1901 года за № 1131, видно, что постройка разсматриваемаго пути признается мѣстнымъ губернскимъ начальствомъ, по соображеніямъ экономическимъ и административнымъ, во всѣхъ отношеніяхъ цѣлесообразною и желательною.

С у д е н і я Коммиссіи. Приступивъ къ обсужденію настоящаго дѣла, Коммиссія обратила вниманіе на то обстоятельство, что подъѣздный путь Смилтенъ-Вольмаръ-Гайнашъ пройдетъ въ близкомъ сосѣдствѣ съ существующею Валкъ-Перновскою линіею 1-го Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи; поэтому Коммиссія признала необходимымъ прежде всего выяснить степень вліянія постройки проектируемой дороги на доходность Валкъ-Перновскаго пути.

Спрошенный по этому поводу Предсѣдателемъ Коммиссіи представитель интересовъ 1-го Общества подъѣздныхъ путей, директоръ Правленія сего Общества, инженеръ Никитинъ, высказалъ опасеніе, что проектируемый путь можетъ оказаться сильнымъ конкурентомъ Валкъ-Перновской линіи, такъ какъ исходя изъ представленныхъ предпринимателемъ экономическихъ данныхъ, названный представитель пришелъ къ заключенію, что разсматриваемый путь предназначается преимущественно для перевозки лѣсныхъ матеріаловъ, т. е. того именно груза, который составляетъ главный источникъ дохода Валкъ-Перновскаго пути. Хотя разсматриваемая линія и проходила бы въ разстояніи 45—50 верстъ отъ Валкъ-Перновскаго пути, т. е. по границѣ района послѣдняго, и, слѣдовательно, не отвлекала бы собственно лѣсныхъ грузовъ отъ путей I Общества, но едва ли, по мнѣнію инженера Никитина, можно ожидать, чтобы столь значительное количество лѣса, какъ 4 милл. пудовъ изъ—за Смилтена, стало вывозиться черезъ Гайнашъ моремъ за границу, по крайней мѣрѣ въ близкомъ будущемъ, такъ какъ въ этой мѣстности въ настоящее время существуетъ лишь каботажное судоходство.

Наоборотъ, скорѣе слѣдуетъ предполагать, что показанное количество лѣсныхъ матеріаловъ будетъ направляться въ Ригу или же черезъ Гайнашъ моремъ въ Перновъ, каковой путь можетъ оказаться дешевле

по сравненію съ доставкою по Валкъ - Перновскому пути. Въ Перновѣ же существуетъ большая целлюлозная фабрика Вальдгофъ, потребляющая въ настоящее время до 7 милл. пудовъ дерева и могущая развить потребленіе этого матеріала до 20 милл. пуд. Если бы, однако, для лѣсныхъ матеріаловъ направляемыхъ въ Перновъ, путь черезъ Гайнашъ оказался дешевле, то это повлекло бы за собою совершенный упадокъ Перновскаго пути, обязаннаго поднятіемъ своей доходности исключительно Перновской целлюлозной фабрикой, а важное значеніе послѣдней для пути было подтверждено уже тѣмъ фактомъ, что подь фабрику эту была уступлена желѣзнодорожная земля, а мастерскія 1 Общества перенесены на ст. Мойзекюль.

Коммиссія, однако, не раздѣлила съ своей стороны, высказанныхъ инженеромъ Никитинымъ опасеній, по слѣдующимъ соображеніямъ.

Во первыхъ, трудно ожидать подвоза лѣсныхъ грузовъ къ станціямъ изъ района далѣе 20—25 верстъ, а потому Вольмарскій путь, по мнѣнію члена Коммиссіи колл. асс. Червинскаго, раздѣляемому прочими членами Коммиссіи, не будетъ отвлекать лѣсныхъ грузовъ отъ Перновскаго пути. Кромѣ того, на основаніи представленныхъ предпринимателемъ данныхъ, и имѣя въ виду что въ районѣ проектируемой дороги имѣются уже лѣсопильные заводы, слѣдуетъ предполагать, что по Вольмарскому пути въ Залисмюнде и Гайнашъ будетъ перевозиться подѣлочный лѣсъ въ доскахъ, брусьяхъ и т. д., а не въ круглякахъ, въ которыхъ лѣсъ поступаетъ на целлюлозные фабрики; затѣмъ предположеніе, что этотъ лѣсъ будетъ вывозиться за границу, представляется вполне вѣроятнымъ, такъ какъ и нынѣ лѣсъ и на парусныхъ судахъ вывозится изъ Россіи за границу, даже въ Бразилію.

Во вторыхъ, при почти одинаковомъ разстояніи желѣзнодорожнаго пути отъ Валка до Пернова (117 в.) и отъ Смилтена до Гайнаша (110 в.), едва ли можетъ возбуждать сомнѣніе, что для Перновской фабрики все же будетъ выгоднѣе получать лѣсной матеріалъ непосредственно по Перновскому пути, и что, если бы по Вольмарской дорогѣ и сталь перевозиться лѣсъ, съ цѣлью отправки его изъ Гайнаша въ Перновъ для переработки въ целлюлозу, то это совпало бы съ значительнымъ расширеніемъ дѣятельности Перновской целлюлозной фабрики, съ развитіемъ ежегоднаго производства которой можетъ потребоваться подвозъ, какъ уже упомянуто, до 20 милл. пудовъ лѣса. Слѣдовательно, по Вольмарскому пути перевозилось бы только то количество потребнаго для фабрики матеріала, подвести которое Перновскій путь былъ-бы не въ со-

стояніи *). Такимъ образомъ и въ данномъ случаѣ интересы I-го Общества не были бы нарушены.

Что же касается другихъ целлюлозныхъ фабрикъ въ районѣ Перновскаго пути, то для нихъ проектируемый путь имѣть значенія не будетъ, такъ какъ фабрики эти обслуживаются исключительно Перновскимъ и питающими его Лифляндскими подъѣздными путями.

По вопросу о значеніи двухъ гаваней: Залисмюнде и Гайнашъ, къ которымъ предполагается подойти проектируемой линіею, представитель Управленія водяныхъ и шоссейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ, ст. сов. Руммель, объяснилъ, что по инициативѣ Министерства Финансовъ на Балтійскомъ морѣ намѣченъ, въ разстояніи приблизительно около 40 морскихъ миль одинъ отъ другого, рядъ портовъ убѣжищъ, — т. е. такихъ портовъ, гдѣ-бы могли отстайваться мѣстные каботажныя суда во время непогоды, — и что вопросъ объ устройствѣ такихъ портовъ-убѣжищъ не ставится вообще ни въ какую зависимость отъ проведенія, какихъ либо желѣзныхъ дорогъ въ прибрежномъ районѣ.

Произведенныя ст. сов. Руммелемъ изслѣдованія приводятъ его къ убѣжденію о предпочтительности — по сравненіи природныхъ качествъ обоихъ гаваней, — устройства порта убѣжища въ Гайнашѣ, а не въ Залисмюнде, хотя торговые обороты послѣдней въ настоящее время и нѣсколько больше Гайнаша. Къ такому же заключенію пришли, по объясненію ст. сов. Руммеля, и мѣстное Гайнашское Отдѣленіе Императорскаго Общества судоходства, а также совѣщаніе мѣстныхъ судовладѣльцевъ и шкиперовъ.

Стоимость устройства порта-убѣжища въ Гайнашѣ исчислена ст. сов. Руммелемъ въ суммѣ около 271.000 руб. въ томъ числѣ стоимость волнолома — 149.800 руб.

Выслушавъ это объясненіе и принимая во вниманіе, что вопросъ объ избраніи пункта для устройства порта убѣжища между Ригою и Перновомъ окончательно еще не разрѣшенъ и находится, вообще, въ зависимости отъ ассигнованій изъ Государственнаго Казначейства, Коммисіи признала необходимымъ предварить предпринимателей, что какъ настоящимъ обсужденіемъ ихъ ходатайства, такъ равно и могущимъ послѣдовать дальнѣйшимъ его направленіемъ отнюдь не предрѣшается въ какомъ либо отношеніи вопросъ объ устройствѣ порта въ той или другой изъ названныхъ гаваней.

Съ своей стороны, фонъ Герсдорфъ и свѣтл. князь Ливенъ подтвердили, что сооруженіе проекти-

*) Нынѣ перевозится около 6 милл. пуд. при среднемъ тарифѣ около $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты.

руемаго подъѣзднаго пути не связывается ими съ вопросомъ объ устройствѣ портовъ въ Залисмюнде или Гайнашѣ; по отношенію же къ избранному ими направленію послѣдняго участка, между полуст. Сепкуль и ст. Гайнашъ, не прямо на Гайнашъ, названныя лица объяснили, что, одною изъ главнѣйшихъ тому причинъ служатъ большія находящіяся въ этой мѣстности болота.

Переходя къ вопросу объ ожидаемой доходности разсматриваемаго подъѣзднаго пути Коммиссія остановилась на слѣдующихъ соображеніяхъ.

У ѣ з д ы.	В ѣ у ѣ з д ѣ.		Отношеніе пло- щади въ районѣ дор. въ площади въ уѣздѣ	В ѣ районѣ дороги.	
	Площадь. (кв. верстѣ.)	Населеніе.		Площадь.	Населеніе
Лифляндская губ.					
Валкскій	5.276	126.613	30 ⁰ / ₀	1.583	37.984
Венденскій	4.886	131.628	20 ⁰ / ₀	977	26.326
Вольмарскій	4.300	118.638	60 ⁰ / ₀	2.580	71.183
Итого	14.462	376.879	—	5.140	135.493

У ѣ з д ы.	В ѣ у ѣ з д ѣ.				В ѣ районѣ дороги.	
	Средній сб. за 1898—99 г за вычетомъ сѣмянъ.	Не обходимо на продов. населе- нія по 15 пул. на человѣка.	Остатокъ.	Недо- статокъ.	Остатокъ.	Недо- статокъ.
Лифляндская губ.						
Валкскій	3.001.805	1.899.195	1.102.610	—	330.783	—
Венденскій	3.545.928	1.974.420	1.571.508	—	314.302	—
Вольмарскій	3.439.888	1.779.570	1.660.318	—	996.191	—
Итого	9.987.621	5.653.185	4.334.436	—	1.641.276	—

Какъ видно изъ помѣщенныхъ выше таблицъ населенія въ районѣ проектируемой линіи, а также потребленія этимъ населеніемъ хлѣба, въ районѣ дороги можно ожидать избытокъ хлѣба въ количествѣ около 1.641.000 пуд., могущаго поступить къ перевозкѣ по желѣзной дорогѣ. Къ этому слѣдуетъ прибавить еще нѣкоторый излишекъ овса въ разсматриваемомъ районѣ. Такимъ образомъ исчисленная предпринимателемъ цифра перевозки хлѣбныхъ грузовъ 1.944.000 пуд. представляется, по мнѣнію Коммиссіи, не преувеличенною.

Равнымъ образомъ, по заключенію Коммиссіи, количество прочихъ грузовъ, ожидаемыхъ къ перевозкѣ по проектируемой жел. дорогѣ возможно принять въ слѣдующихъ цифрахъ:

по вывозу: ленъ и сѣмя	216 т. пуд.
картофель, сѣно, скоть, масло, сыръ, кирпичъ	344 „ „
по ввозу: искусственныя удобренія, известь, желѣзо, уголь, керосинъ, соль, сельди, колониальные товары и пр.	946 „ „

Такимъ образомъ, общее количество ожидаемыхъ къ поступленію на Вольмарскій подъѣздный путь, за исключеніемъ лѣсныхъ грузовъ, принято Коммиссіею въ $(1944 + 216 + 344 + 946 =)$ 3450 тыс. пуд., съ среднимъ пробѣгомъ въ 60 верстъ и при средней ставкѣ въ $\frac{1}{20}$ коп. съ пуда и версты, которая для перевозокъ по узкоколейному пути при повышенныхъ тарифахъ представляется допустимою.

Что касается перевозки лѣсныхъ грузовъ, ожидаемыхъ предпринимателемъ въ количествѣ около 4.000.000 пуд., съ валовою выручкою при среднемъ пробѣгѣ въ 60 верстъ и при средней ставкѣ въ $\frac{1}{40}$ к. съ пуда и версты въ 60.000 руб., то, не встрѣчая возраженій противъ приведенной средней ставки, Коммиссія за отсутствіемъ какихъ либо иныхъ данныхъ, кромѣ представленныхъ предпринимателями, и имѣя въ виду, что въ районѣ дороги лѣса принадлежатъ исключительно частнымъ владѣльцамъ, признала возможнымъ принять вышеуказанную цифру — 4.000.000 пудовъ.

Выручка отъ дополнительныхъ сборовъ принята Коммиссіею въ томъ же процентномъ отношеніи къ валовому доходу отъ грузоваго движенія, въ какомъ она опредѣлилась на Перновскомъ подъѣздномъ пути за 1898 годъ, а именно въ 12% *).

Что касается размѣра валового дохода отъ пассажирскаго движенія, исчисленнаго предпринимателемъ въ 88.000 руб., т. е. по 800 руб. на версту пути, то исходя изъ данныхъ относительно сего движенія на Перновскомъ пути (597 руб. на версту) за 1898 г., т. е. собственно за первый годъ его эксплуатаціи (Перновскій путь открытъ для правильнаго движенія 1 августа 1897 года) и не имѣя основаній считать, что движеніе по проектируемой линіи будетъ меньше, чѣмъ по Перновскому пути, Коммиссія признала возможнымъ оставить вышеприведенную цифру 88.000 руб. безъ измѣненія.

По отношенію къ расходамъ эксплуатаціи Коммиссія обратила вниманіе, что на подъѣздномъ пути Валкъ-Перновъ-Феллинь процентное отношеніе сихъ расходовъ къ валовому доходу, достигшему въ 1898 году 1653 руб. на версту пути, составляло около

*) Округлено вмѣсто 12,03%.

64 процентов (64,06%) и что во всякомъ случаѣ исчисленная предпринимателями цифра эксплуатаціонныхъ расходовъ, составляющая только около 48% валоваго дохода представляется, вообще, для подъѣздныхъ путей слишкомъ низкою. Поэтому Коммиссія признала необходимымъ, въ видахъ осторожности, принять размѣръ эксплуатаціонныхъ расходовъ на проектируемой линіи въ 60% валоваго дохода, каковая норма близко подходитъ какъ къ нормѣ Перновскаго пути, такъ и къ средней нормѣ эксплуатаціонныхъ расходовъ всей желѣзнодорожной сѣти (59,6% — въ 1898 году).

Въ общемъ, вѣроятная доходность Вольмарскаго подъѣзднаго пути, при примѣненіи испрашиваемыхъ повышенныхъ тарифовъ, представляется, по заключенію Коммиссіи, въ слѣдующемъ видѣ:

Предполагаемый валовой доходъ.

Отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ, льна и льняного сѣмени, картофеля, сѣна, скота, молочныхъ скоповъ, кирпича, искусственныхъ удобреній, извести и проч. (3.450.000 пуд.)	103.500 р.
Отъ перевозки лѣсныхъ матеріаловъ (изъ—за Смилтена) 4.000.000 пуд.	60.000 „
Отъ пассажирскаго движенія (800 р. на версту)	88.000 „
Дополнительные сборы (12%)	30.180 „
	<hr/>
	281.680 р.,

что составляетъ 2560,8 руб. на версту.

Расходы эксплуатаціи (60%).	169.008 р.
Чистый доход (281.680 — 169.008 =)	112.672 р.

Обращаясь къ стоимости постройки Вольмарскаго подъѣзднаго пути, исчисленной предпринимателями по предварительной расцѣночной вѣдомости въ 1.884.132 р. дѣйств., Коммиссія признала эту цифру непреувеличенною, но при этомъ предпринимателямъ было объявлено, что предполагаемое ими соотношеніе между акціонернымъ и облигаціоннымъ капиталами должно быть измѣнено въ томъ смыслѣ, чтобы нарицательный акціонерный капиталъ (при обязательномъ условіи реализаціи по нарицательной цѣнѣ) составлялъ не менѣе $\frac{1}{3}$ нарицательнаго облигаціоннаго капитала (соотношеніе $\frac{1}{4} : \frac{3}{4}$); съ своей стороны предприниматели обязались подчиниться этому требованію. При такихъ условіяхъ, для образованія строительнаго капитала 1.884.132 руб. дѣйств. предстоитъ реализовать нарицательный капиталъ, при реализаціи акцій *al pari* и облигацій по 85%, считая при этомъ на оплату 0/0% по облигаціямъ за время постройки — 6%, расходъ по выпуску акцій 30 коп. съ листа и расходы по выпуску облигацій и оплатѣ послѣднихъ гербо-

вымъ сборомъ въ 1%—2.258.400 руб., въ томъ числѣ акціи на 564.600 руб. и 5% облигацій—1.693.800 р. Обязательные ежегодные платежи по сему облигаціонному капиталу, при срокѣ его погашенія въ 81 г. *) составляютъ $\frac{1.693\ 800 \times 5,1}{100} = 86.384$ руб. Кромѣ того предпринимателями предположено ежегодное отчисленіе 2% чистаго дохода въ запасный капиталъ, что составляетъ 2.253 р. Такимъ образомъ, по заключенію Коммисіи, чистая прибыль предпріятія будетъ равна $(112.672 - 86.384 - 2.253) = 24.035$ р., что на акціонерный капиталъ (564.600 руб.) составляетъ около 4,26%; слѣдовательно, предпріятіе уже въ первые годы по его осуществленіи можетъ оказаться доходнымъ.

При такихъ условіяхъ и принимая во вниманіе: во первыхъ, что проектируемый подъездный путь имѣетъ исключительно мѣстное, несомнѣнно, весьма важное въ экономическомъ отношеніи значеніе, при чемъ не имѣется основаній предполагать отъ проведенія этого пути какого бы то ни было убытка для существующей Перновской линіи I Общества подъездныхъ путей; во вторыхъ что въ постройкѣ этого пути интересова нымѣстные землевладѣльцы, соглашающіеся принять участіе въ постройкѣ дороги, какъ путемъ денежныхъ взносовъ, такъ и уступкою земель и строительныхъ матеріаловъ, и въ третьихъ, что къ проведенію сего пути, согласно заявленію члена Коммисіи отъ Военнаго вѣдомства, не встрѣчается препятствій со стороны сего вѣдомства,—Коммисія единогласно высказалась за удовлетвореніе разсматриваемаго ею ходатайства фонъ-Герсдорфа и свѣтл. кн. Ливена.

Обращаясь, въ частности, къ обсужденію заявленныхъ послѣдними условій сооруженія и эксплуатаціи Вольмарскаго подъезднаго пути, Коммисія признала—сверхъ уже упомянутыхъ измѣненій—необходимымъ:

1) предположенный предпринимателями размѣръ вносимаго ими залога увеличить до 20.000 рублей, обязавъ ихъ внести таковой въ Государственный Банкъ ранѣе представленія настоящаго дѣла въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта;

2) срокъ владѣнія проектируемымъ Обществомъ Вольмарскимъ путемъ ограничить 81 годомъ, а срокъ наступленія права Правительства на выкупъ предпріятія установить въ 20 лѣтъ, считая оба упомянутые срока со дня открытія правильнаго движенія по Вольмарскому пути;

3) обязать предпринимателей подчиняться: а) въ отношеніи порядка внесенія, храненія и расходованія суммъ строительнаго капитала всѣмъ предъявляе-

*) См. ниже.

мымъ въ послѣднее время къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ требованіямъ Министерства Финансовъ; б) въ отношеніи установленія и примѣненія тарифовъ — общимъ тарифнымъ узаконеніямъ, причѣмъ тарифы на подъѣздномъ пути могутъ быть устанавливаемы не выше нижеслѣдующихъ нормъ: съ пассажировъ II класса— $3\frac{1}{2}$ к. и III класса—2 к. съ версты—безъ обязательства имѣть вагоны I класса, съ товаровъ I разряда $\frac{1}{8}$ к., II— $\frac{1}{12}$ и III— $\frac{1}{16}$ к. съ пуда и версты; в) въ отношеніи перевозки войскъ, арестантовъ и почтъ и примѣненія соотвѣтствующихъ тарифовъ—всѣмъ требованіямъ вѣдомствъ: военнаго, юстиціи и почтово-телеграфнаго, предъявляемымъ къ желѣзнымъ дорогамъ, и наконецъ г) въ уставѣ проектируемаго Общества оговорить, что директоры Правленія должны быть исключительно русскіе подданные.

На принятіе всѣхъ вышеприведенныхъ обязательствъ предприниматели фонъ-Герсдорфъ и свѣтл. кн. Ливень изъявили согласіе.

Заключеніе Комиссіи.

На основаніи изложеннаго, Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ единогласно признала возможнымъ предоставить предпринимателямъ: дворянину Георгію Карловичу фонъ-Герсдорфу и свѣтлѣйшему князю Павлу Павловичу Ливену право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи, — безъ льготъ и пособій отъ Правительства, — узкоколейнаго (шириною колеи 0,75 метр.) подъѣзднаго пути общаго пользованія въ предѣлахъ Лифляндской губ. отъ мѣст. Смильтенъ черезъ уѣздный городъ Вольмаръ и мѣст. Залисмюнде до мѣст. Гайнашъ, протяженіемъ около 110 верстъ и стоимостью около 1.884.132 руб. дѣйств., на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ:

1) сооруженіе подъѣзднаго пути не ставится ни въ какомъ отношеніи въ зависимость отъ обустройства гаваней въ Залисмюнде и Гайнашѣ;

2) предпріятію предоставляется право принудительнаго отчужденія недвижимостей;

3) сооруженіе подъѣзднаго пути и его эксплуатація производятся на основаніи утвержденныхъ, 8 іюня 1892 г., управлявшимъ Министерствомъ Путей Сообщенія *правилъ сооруженія и эксплуатаціи паровозныхъ подъѣздныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ путей общаго пользованія*;

4) срокъ постройки подъѣзднаго пути назначается не позже трехъ лѣтъ со дня Высочайшаго утвержденія устава Общества;

5) срокъ владѣнія Обществомъ подъѣзднымъ путемъ опредѣляется въ 81 годъ, а срокъ наступленія для Правительства права на выкупъ предпріятія въ 20 лѣтъ; оба срока считаются со дня открытія правительнаго движенія на всемъ подъѣздномъ пути;

6) основной капиталъ Общества, не свыше 2.258.400 руб. нарицательныхъ, составляется изъ *не-гарантированныхъ* Правительствомъ акцій и 5⁰/₁₀ облигацій, въ отношеніи первыхъ къ послѣднимъ какъ $\frac{1}{4}$: $\frac{3}{4}$;

7) проценты на акціонерный капиталъ за время постройки подъѣзднаго пути не выдаются;

8) всѣ директоры Правленія Общества должны быть русскіе подданные;

9) до представленія настоящаго дѣла въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта предпринимателями вносится въ Государственный Банкъ залогъ въ 20.000 рублей;

10) Общество подчиняется всѣмъ требованіямъ Военнаго и Морскаго вѣдомствъ относительно примѣненія воинскаго тарифа казенныхъ жел. дорогъ и перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ;

11) равнымъ образомъ въ отношеніи перевозки почтъ, а также въ отношеніи телеграфной или телефонной корреспонденціи Общество подчиняется всѣмъ требованіямъ Почтово-телеграфнаго вѣдомства;

12) перевозка арестантовъ и ихъ конвойныхъ должна быть производима Обществомъ на основаніи закона 24 марта 1877 года;

13) въ отношеніи порядка взноса, храненія и расходованія строительнаго капитала Общество обязано подчиняться требованіямъ Министерства Финансовъ, предъявляемымъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ,

и 14) въ отношеніи установленія и примѣненія тарифовъ Общество подчиняется дѣйствию общихъ тарифныхъ узаконеній, причемъ тарифы на Вольмарскомъ подъѣздномъ пути могутъ быть устанавливаемы не свыше нижеслѣдующихъ нормъ: съ пассажира II класса— $3\frac{1}{2}$ коп. и III класса—2 коп., съ версты, съ товаровъ I разряда $\frac{1}{8}$ коп., II— $\frac{1}{12}$ к. и III— $\frac{1}{16}$ к. съ пуда и версты, безъ обязательства для Общества имѣть пассажирскіе вагоны I класса.



119882

26/IV 28