

385/011



ПРОВЕРЕНО
1992 г.

Журналъ

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о со-
оруженіи электрической желѣзной дороги С.-Петербургъ-
Ораніенбаумъ-Красная Горка.

Засѣданія 20 сентября и 18 октября 1907 г.

Предсѣдательствовали

Вице-Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, д. ст. сов. *Гіацинтовъ*.

Присутствовали

а) Члены коммисіи:

Отъ Министерства Путей Сообщенія	<div> <div>тайн. сов. <i>Горчаковъ</i>.</div> <div>тайн. сов. <i>Ясноржембскій</i>.</div> <div>д. ст. сов. <i>Струве</i>.</div> <div>ст. сов. <i>Червинскій</i>.</div> </div>
„ „ Внутреннихъ Дѣлъ	тит. сов. <i>Виноградовъ</i> *).
„ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія	колл. сов. <i>Дмитріевъ</i> .
„ „ „ Генеральнаго Штаба.	<div>ген.-маіоръ <i>Добрышинъ</i> *).</div> <div>полковникъ <i>Кіановскій</i>.</div>
„ Государственнаго Контроля	<div>д. ст. сов. <i>Архангельскій</i> *).</div> <div>ст. сов. <i>Кушинниковъ</i>.</div>
„ Министерства Торговли и Промышленности.	<div>ст. сов. <i>Поузнерь</i>.</div> <div>надв. сов. <i>Ивановскій</i>.</div>
„ „ Юстиціи (по Гл. Тюремн. Упр.).	ген.-маіоръ <i>Лукьяновъ</i> *).
„ „ Финансовъ	д. ст. сов. <i>Загорскій</i> .
„ Главнаго Управленія Удѣловъ	д. ст. сов. <i>Остроградскій</i> **).

б) Командированные представители:

Отъ Министерства Императорскаго Двора	<div>д. ст. сов. <i>Каналошый-Лесфлеръ</i>.</div> <div>д. ст. сов. <i>Пруссакъ</i>.</div>
„ Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ	д. ст. сов. <i>Никитинъ</i> .
„ „ Желѣзныхъ Дорогъ	д. ст. сов. <i>Ярковскій</i> .
„ „ Сѣверо-Западныхъ ж. дорогъ	колл. сов. <i>Энманъ</i> .

*) Только въ засѣданіи 20 сентября.

**) „ „ „ 18 октября.

Кромѣ того въ засѣданіяхъ Коммисіи принимали участіе: 1) 20-го сентября—отъ С.-Петербургскаго городского общественнаго управленія: Городской Голова *Н. А. Рязцовъ*, членъ Городской Управы *Н. Э. Тейхъ* и инженеръ путей сообщенія *І. Р. Стецевичъ*, 2) того же числа—отъ С.-Петербургскаго Губернскаго Земства: членъ Губернской Земской Управы *А. А. Авчинниковъ* и 3) въ обоихъ засѣданіяхъ—приглашенный въ качествѣ свѣдущаго лица по электрическимъ путямъ, директоръ Электротехническаго Института профессоръ *П. Д. Войнаровскій*.

Со стороны предпринимателей участвовали: а) *І. П. Табурно* въ сопровожденіи *Д. Д. Благо*, *Г. О. Графтіо* и *Н. В. Рудницкаго* и б) отъ группы г. Бернатовича: *С. А. Бернатовичъ* (за себя и по довѣренности *А. Н. Гесслера*), *Л. И. Осташевъ* (за себя и по довѣренности *С. К. Максимовича*) и *А. А. Кистеръ*, въ сопровожденіи *В. В. Субботина*.

Дѣлопроизводитель ст. сов. *Оппенгеймъ*.

Изложеніе дѣла.

Открывая засѣданіе, Предсѣдательствующій д. с. с. Гіацинтовъ сообщилъ, что въ виду Министерства Финансовъ имѣются два проекта частныхъ предпринимателей на сооруженіе электрической желѣзной дороги для соединенія С.-Петербурга съ южнымъ побережьемъ Финскаго залива (до Красной Горки), именно: 1) проектъ инженера путей сообщенія І. П. Табурно и 2) проектъ группы инженеровъ: С. А. Бернатовича, А. Н. Гесслера, Л. И. Осташева, С. К. Максимовича и А. А. Кистера (пяти лицъ). Предполагалось заслушать одновременно еще третье предложеніе — инженера А. А. Лешернъ-фонъ-Герцфельда — о сооруженіи сѣти пригородныхъ дорогъ: а) отъ С.-Петербурга до Ораніенбаума, б) отъ С.-Петербурга, черезъ Пулково и Царское Село, до Павловска и в) отъ Петергофа, черезъ Красное Село, до Царскаго, но согласно поступившаго, 13 сего сентября, отъ Лешерна заявленія о прекращеніи дѣла по его предложенію, послѣднее снимается съ очереди и разсмотрѣнію подлежатъ лишь первые два.

Въ виду того, что означенные проекты затрогиваютъ интересы города С.-Петербурга, мѣстнаго Земства и Дворцоваго вѣдомства, въ Коммисіи участвуютъ представители таковыхъ. Кромѣ того къ участию въ Коммисіи приглашенъ, въ качествѣ свѣдущаго лица по электрическимъ путямъ, Директоръ Электротехническаго Института, профессоръ П. Д. Войнаровский.

Засимъ Коммисіи были доложены, въ подробностяхъ, оба вышеуказанные проекта, сущность коихъ заключается въ слѣдующемъ.

По проекту І. П. Табурно, линія начинается въ С.-Петербургѣ, у Казанскаго Собора, идетъ по эстакадѣ надъ Екатерининскимъ каналомъ и рѣкою Таракановкою, послѣ чего спускается въ уровень земли и параллельно Петергофскому шоссе (въ разстояніи отъ $\frac{1}{2}$ до 1 версты отъ него) доходитъ до станціи Лигово, Балтійской жел. дороги. Отъ Лигово до Ораніенбаума (25 верстъ) проектируемое предпріятіе пользуется путями существующей Ораніенбаумской

вѣтви, которая электризуется и снабжается соответствующимъ подвижнымъ составомъ. Отъ Ораніенбаума же до Красной Горки опять новая дорога, въ отличіе отъ остального протяженія въ одинъ путь. Такимъ образомъ вся линія отъ Казанской площади до Красной Горки имѣла бы протяженіе въ 63 версты, изъ коихъ къ постройкѣ 38 верстъ (16 верстъ отъ Казанской площади до Лигово и 22 версты отъ Ораніенбаума до Красной Горки).

По идеѣ предпринимателя, средній участокъ, отъ Лигово до Ораніенбаума, остается въ казенномъ управленіи, которое отъ себя производитъ на этомъ участкѣ, паровою тягою, движеніе поѣздовъ товарныхъ и чрезвычайной важности (Императорскихъ и друг.); все же пассажирское сообщеніе обслуживается электрическою тягою и подвижнымъ составомъ проектированнаго Общества, на конвенціонномъ началѣ. Доходъ отъ пассажирскаго движенія на этомъ участкѣ поступаетъ полностью въ казну, которая платитъ Обществу, по извѣстному расчету, за отпускъ энергіи и пробѣгъ подвижного состава.

Въ своихъ расчетахъ о величинѣ движенія на проектируемой линіи предприниматель исходитъ изъ 7½ милліоновъ пассажировъ въ годъ, изъ коихъ 5 милліоновъ человѣкъ составляютъ нынѣшніе пассажиры Ораніенбаумской вѣтви, съ естественнымъ приростомъ движенія къ 1911 году, ранѣе котораго новая дорога едва ли можетъ быть готова къ открытію. Дополнительное увеличеніе движенія, въ зависимости отъ электризаціи и удобства посадки въ центрѣ города, предприниматель опредѣляетъ въ 20%, что даетъ ему лишній милліонъ пассажировъ; движеніе на участкѣ Казанская площадь—Лигово опредѣляется имъ приблизительно въ 400.000, а движеніе на участкѣ Ораніенбаумъ—Красная Горка въ 900.000 пассажировъ; остальные 200.000 человѣкъ дастъ, по его расчету, половина теперешнихъ бесплатныхъ пассажировъ, при переводѣ ихъ въ платные.

Принимая далѣе существующій пригородный тарифъ на Ораніенбаумской вѣтви: въ 1 коп. съ версты, съ пассажира III класса, въ 1½ коп.—съ пассажира II класса и въ 2½ коп.—съ пассажира I класса и прибавляя дополнительную плату за проѣздъ по городскому участку: для III класса въ 10 коп. съ пассажира, для II класса—въ 15 коп. и для I класса—въ 20 коп. (безразлично на которой изъ городскихъ станцій пассажиръ сѣлъ или вышелъ*), предприниматель исчисляетъ валовой доходъ всей линіи: Казанская площадь—Красная Горка въ 4.112.365 руб., по слѣдующему расчету:

*) Городскія станціи предположены кромѣ Казанскаго Собора: у Коушкина моста, у Никольскаго Собора, у Калинкина моста и у Обводнаго канала.

Участокъ Казанская площадь—Лигово:

пассажирское движеніе .	2.128.150 руб.
за провозъ багажа . . .	25.000 „
воинское движеніе . . .	25.000 „
и разные доходы . . .	20.000 „

Итого 2.198.150 руб.

Участокъ Лигово-Ораніенбаумъ:

пассажирское движеніе .	1.573.020 руб.
за провозъ багажа . . .	30.000 „
воинское движеніе . . .	25.000 „
грузовое движеніе . . .	105.000 „
и разные доходы . . .	25.000 „

Итого . . 1.758.020 руб.

Участокъ Ораніенбаумъ—Красная Горка.

пассажирское движеніе .	135.195 руб.
за провозъ багажа . . .	5.000 „
воинское движеніе . . .	1.000 „
грузовое движеніе . . .	10.000 „
и разные доходы . . .	5.000 „

Итого . . 156.195 руб.

Всего: 2.198.150 р. + 1.758.020 р. + 156.195 р. = 4.112.365 руб.

Что же касается расходовъ, то, по представленной подробной смѣтѣ, общая сумма эксплуатаціонныхъ расходовъ опредѣляется предпринимателемъ въ 1.303.292 руб., которые, будучи распредѣлены по тремъ участкамъ пропорціонально количеству осевереть, приходящихся на каждый изъ сихъ участковъ, и съ отнесеніемъ на средній участокъ однихъ только зависящихъ отъ движенія расходовъ, даютъ:

По уч. Казанск. площ.—Лигово.	590.708 р.
„ „ Лигово—Ораніенбаумъ .	470.259 „
„ „ Ораніенб.—Красн. Горка.	242.325 „

Итого . . 1.303.292 р.

Такимъ образомъ по первому и третьему участкамъ, которые будутъ эксплуатироваться полностью Обществомъ, расходы выразятся въ (590.708 руб. + 242.325 руб.) = 833.033 руб., что даетъ въ среднемъ на версту 21.922 руб.

При опредѣленіи какъ дохода, такъ и расхода проектируемой линіи, предприниматель предусматриваетъ также результатъ эксплуатаціи чисто городского движенія на его дорогѣ, именно: въ основу такого движенія онъ полагаетъ 3.700.000 пассажировъ, равняющихся приблизительно 50% того количества пассажировъ, которые проѣхали въ 1905 году

по городской Садовой линіи (параллельной проектируемой дорогѣ). Считая доходъ отъ этихъ пассажировъ въ среднемъ по 12 коп. съ человѣка (изъ расчета 15 коп. за II классъ и 10 коп. за III классъ), предприниматель получаетъ дополнительный валовой доходъ въ 444.000 руб. Расходы же по этому движению, считая одни только зависящіе отъ движенія, составятъ 98.000 руб., а съ процентами на капиталъ, потребный на приобрѣтеніе дополнительнаго подвижнаго состава ($6\frac{1}{2}\%$ на 750.000 р. дѣйств. = около 50.000 руб.) всего 148.000 руб.

Далѣе предприниматель предусматриваетъ, въ числѣ расходовъ, особую попассажирскую плату въ пользу города, именно: по 1 коп. за каждаго загороднаго пассажира и по 3 коп. за каждаго городского пассажира, что составитъ: по загородному движению — 75.000 руб., по городскому — 111.000 руб., а всего 186.000 руб.

Стоимость осуществленія проектируемаго предприятия I. П. Табурно опредѣляетъ, по представленной расцѣпочной вѣдомости, въ $17\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей дѣйствительныхъ, при чемъ по участкамъ сумма эта распредѣляется такъ:

Уч. Казанск. площ. —	
Лигово	11.058.000 р. (691.147 р. верста)
„ Лигово—Ораніенбаумъ	371.000 „ (14.840 „ „)
„ Ораніенбаумъ —	
Красная Горка	1.844.000 „ (83.772 „ „)
Общія для всѣхъ 3-хъ	
уч. расходы	4.228.000 „ (67.111 „ „)
Итого кругло	17.500.000 р.

Означенный капиталъ предполагается реализовать на $\frac{1}{3}$ — негарантированными акціями и на $\frac{2}{3}$ — гарантированными Правительствомъ 5%-ными облигаціями. Принимая реализаціонный курсъ облигацій въ 83 руб. за 100 и включая проценты за 3 года постройки (на акціи изъ 3-хъ годовыхъ, на облигаціи — изъ 5-ти), предприниматель опредѣляетъ нарицательный размѣръ капиталовъ:

для акцій	въ 6.100.000 руб.
„ облигацій	15.500.000 „

А всего въ 21.600.000 руб.

Обязательные платежи по облигаціямъ — въ 849.400 руб. (по $5,48\%$).

На основаніи приведенныхъ выше данныхъ финансовый результатъ эксплуатаціи проектируемаго предприятия получается у предпринимателя въ слѣдующемъ видѣ:

Валовой доходъ.

а) Доходъ участка Казанская площадь— Лигово	2.198.150 руб.
б) Доходъ участка Ораніенбаумъ—Крас- ная Горка	156.195 „
в) Плата казны за отпускъ энергіи и подвижной составъ на среднемъ участкѣ	470.259 „
г) Доходъ отъ городского движенія . .	444.000 „
<hr/>	
Всего дохода .	3.268.604 руб.

Расходы.

а) Эксплоатаціонные расходы:	
по загородному движенію *) . . .	1.303.292 руб.
по городскому движенію	98.000 „
<hr/>	
Итого .	1.401.292 руб.
б) Попассажирская плата городу (75.000 + + 111.000 руб. =)	186.000 „
<hr/>	
Всего расходовъ.	1.587.292 руб.

Чистый доходъ	1.681.312 руб.
Обязательные платежи по капиталу (849.400 + 50.000 руб. =)	899.400 „
Чистая прибыль	781.912 „

Распредѣленіе прибыли предполагается такое:

7⁰/₀ на акціон. капиталъ въ 6.100.000 р. = 427.000 р.

а изъ остатка:

казнѣ—30 ⁰ / ₀ или	106.474 р.	} 354.912 „
городу—30 ⁰ / ₀ или	106.474 „	
акціонерамъ—40 ⁰ / ₀ или . .	141.964 „	

Итого . . . 781.912 р.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго, въ числѣ финансовыхъ условій предпринимателя Табурно значатся: 1) гарантія облигаціоннаго капитала и 2) проценты на акціи за время постройки.

Срокъ концессіи испрашивается имъ въ 50 лѣтъ, срокъ выкупа—въ 20 лѣтъ; условія выкупа—обычныя.

По предположеніямъ предпринимателя, какъ при выкупѣ, такъ и по окончаніи срока концессіи, часть дороги въ предѣлахъ города переходитъ къ городу, но при этомъ ставится условіемъ, чтобы выкупъ городомъ его части и казною - остальной части былъ произведенъ одновременно.

Таково, въ главнѣйшихъ чертахъ, предложеніе предпринимателя Табурно.

*) Включая сюда и расходы по снабженію энергіею и подвижнымъ составомъ участка Лигово-Ораніенбаумъ.

Что же касается второго предложенія — группы 5 лицъ, съ С. А. Бернатовичемъ во главѣ, то въ отношеніи этого проекта необходимо замѣтить, что главное его отличіе отъ предыдущаго заключается въ томъ, что здѣсь нѣтъ совсѣмъ рѣчи о городской части дороги. Концессія испрашивается отъ городской черты у Нарвскихъ воротъ, при чемъ относительно входа въ городъ предприниматели предполагаютъ отъ себя войти въ соглашеніе съ городскимъ общественнымъ управленіемъ. Отъ Нарвскихъ воротъ до Лигово дорога проектируется по Петергофскому шоссе (по обочинамъ и обрѣзамъ). Отъ Лигово до Стрѣльны линія проводится въ полосѣ между существующею Ораніенбаумскою жел. дорогою и моремъ; пройдя Стрѣльну, дорога отдаляется отъ моря въ направленіи на Луизино (для обхода Петергофа — по желанію Дворцоваго вѣдомства) и вновь выходитъ къ морю у Ораніенбаума. Отъ Ораніенбаума до Красной Горки линія Бернатовича совпадаетъ съ линіей Табурно. И по этому проекту на всемъ протяженіи, кромѣ участка Ораніенбаумъ—Красная Горка, дорога предположена въ два пути. Разстоянія: Нарвскія ворота — Ораніенбаумъ = 40 верстъ, Ораніенбаумъ — Красная Горка = 22 версты; всего 62 версты.

Первый участокъ, отъ С. Петербурга до Ораніенбаума, предполагается съ электрическою тягою, второй, отъ Ораніенбаума до Красной Горки, — съ паровою тягою. Колея на всемъ протяженіи — метровая.

Стоимость перваго участка — 6 милліоновъ рублей нарицательныхъ (при почти 5 милліонахъ рублей дѣйств.), стоимость второго — 2 милліона руб. нарицательныхъ.

Капиталъ перваго участка предполагается реализовать на $\frac{1}{3}$ акціями и на $\frac{2}{3}$ облигаціями; капиталъ втораго участка — на $\frac{1}{4}$ акціями и на $\frac{3}{4}$ облигаціями. Гарантіи облигацій не испрашивается.

Никакихъ другихъ льготъ и пособій отъ казны также не испрашивается, кромѣ бесплатнаго пользованія обочинами и обрѣзами шоссе.

Срокъ концессіи опредѣляется въ 75 лѣтъ, срокъ выкупа — въ 25 лѣтъ. Условія выкупа не указаны.

Доходность втораго участка не приведена вовсе, доходность же перваго участка опредѣляется такъ: исходя изъ количества населенія въ районѣ этого участка лѣтомъ — въ 325.000 человѣкъ и зимою — въ 225.000 человѣкъ, или въ среднемъ въ 250.000 человѣкъ, и считая, что каждый житель долженъ будетъ сдѣлать въ среднемъ 10 поѣздокъ въ годъ, предприниматели опредѣляютъ число пассажировъ означеннаго участка въ $2\frac{1}{2}$ милліона человѣкъ; среднюю плату они считаютъ въ 35 коп. съ пассажира и такимъ образомъ выводятъ валовой доходъ въ 875.000 руб.

Расходы эксплуатации они считают въ 60% отъ валового дохода, что составитъ 525.000 руб. (расчета по дѣйствительному количеству работы, необходимой для перевозки указанного числа пассажировъ не приведено).

При такихъ данныхъ чистый доходъ первого участка опредѣляется въ (875.000. р.—525.000 р. =) 350.000 руб.

Считая обязательные платежи на 4.000.000 руб. облигаціоннаго капитала въ 260.000 руб. (по 6% интереса и 1/2% погашенія), предприниматели получаютъ чистую прибыль въ 90.000 руб., соотвѣтствующую 4 1/2% на акціонерный капиталъ въ 2 милліона руб.

По поводу этой группы предпринимателей необходимо замѣтить, что они приобрѣли, какъ они о томъ заявляютъ въ первомъ своемъ прошеніи, отъ 12 августа 1906 года, проектъ предпринимателей Ковалинскаго, Леонтьева и другихъ, по которому Министры Финансовъ и Путей Сообщенія входили въ 1900 году съ совмѣстнымъ представленіемъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о предоставленіи названнымъ лицамъ концессіи на постройку линій: С.-Петербургъ—Ораніенбаумъ, Ораніенбаумъ—Красная Горка и Стрѣльна—Красное Село—Царское Село—Саперный лагерь, съ вѣтвью на Федоровскій посадъ, при чемъ означенному представленію не было дано движенія: оно было взято Министромъ Финансовъ обратно по ходатайству самихъ учредителей, вслѣдствіе заявленія ихъ о затруднительности собрать въ то время потребные для осуществленія дѣла капиталы. Внесенный предпринимателями Ковалинскимъ и К^о залогъ въ 150.000 руб. взятъ ими обратно въ маѣ 1904 года.

**Дополнительныя
объясненія предпринимателей.**

На вопросъ Предсѣдательствующаго, не имѣютъ ли предприниматели какихъ-либо дополнительныхъ заявленій по поводу ихъ проектовъ, гг. Табурно и Бернатовичъ дали слѣдующія объясненія:

1. П. Табурно указалъ, что онъ остановилъ свой выборъ на электрической тягѣ, какъ наилучше разрѣшающей быстроту сообщенія С.-Петербурга съ Петергофскимъ пригородомъ и побережьемъ. Скорость движенія въ городской части предполагается отъ 50 до 60 верстъ, а за городомъ отъ 75 до 80 верстъ въ часъ. Средняя коммерческая скорость 48 верстъ въ часъ. Передача тока — по системѣ воздушныхъ проводовъ; напряженіе тока—11.000 вольтъ. Мѣсто для центральной электрической станціи избрано вблизи Стрѣльны—приблизительно по срединѣ всего протяженія. Мощность станціи—7.700 кило-уатъ.

Въ предѣлахъ города дорога пролегаетъ около

6 верстъ. Надъ Екатерининскимъ каналомъ и рѣкою Таракановкою полотно представляетъ сплошной виадукъ, проектированный на такой высотѣ, чтобы не стѣснять уличнаго движенія. Рѣку Таракановку предполагается во всякомъ случаѣ засыпать; что же касается Екатерининскаго канала, то вопросъ о томъ, засыпать его или нѣтъ, зависитъ всецѣло отъ желанія города. Для возвышенной части дороги имѣются поэтому два варіанта смѣты: безъ засыпки и при засыпкѣ канала; въ первомъ случаѣ стоимость возвышенной части исчислена кругло въ 7.000.000 руб., во второмъ—въ 6.954.000 руб., безъ стоимости самой засыпки. Последняя исчисляется, по городской смѣтѣ, въ 2 милліона руб., при чемъ эти 2 милліона руб. въ капиталъ, въ отношеніи коего испрашивается Правительственная гарантія, не включены. Засыпку канала Общество готово взять на себя, въ качествѣ контрагента города, по соглашенію съ послѣднимъ, съ тѣмъ, что платежи по этому капиталу могутъ зачитываться въ счетъ предоставляемой городу пассажирской платы. Въ концѣ каждаго года Общество и городъ будутъ такимъ образомъ сводить взаимные счета. Но при этомъ, само собою разумѣется, что относительно реализаціоннаго курса и прочихъ условій выпуска упомянутаго капитала Общество подчиняется, на общемъ основаніи, Министерству Финансовъ.

Въ случаѣ засыпки канала полоса подъ возвышенною дорогою останется въ полномъ распоряженіи города, который воленъ пользоваться ею по своему усмотрѣнію и даже проложить по ней, если пожелаетъ, городской уличный трамвай.

На предложенный ему вопросъ, не останавливался ли онъ на мысли, вмѣсто засыпки канала, перекрыть его и вести дорогу подъ покрытіемъ, въ руслѣ канала, І. П. Табурно объяснилъ, что въ виду почвенныхъ условій С.-Петербурга онъ считаетъ это нераціональнымъ; дно канала во всякомъ случаѣ пришлось бы углублять и затрата на сооруженіе и и поддержаніе такого проекта будетъ несомнѣнно дороже, чѣмъ при предположенной возвышенной системѣ.

Относительно совмѣстной эксплуатаціи казною и Обществомъ средняго участка, отъ Лигово до Ораниенбаума, предприниматель объяснилъ, что онъ остановился на мысли о такой эксплуатаціи потому, что не увѣренъ въ возможности получить означенный участокъ въ арендное пользованіе. Но если бы Правительство согласилось передать таковой участокъ проектируемому Обществу въ аренду, то онъ, Табурно, всецѣло этому сочувствуетъ, считая аренду наиболѣе раціональнымъ способомъ разрѣшенія поставленной задачи.

При условіи совмѣстной эксплуатаціи, движеніе

поѣздовъ чрезвычайной важности, съ паровою тягою, остается за казеннымъ управленіемъ; по требованію послѣдняго онъ, Табурно, обязуется останавливать свои поѣзда во всякое время дня для пропуска какъ означенныхъ поѣздовъ, такъ и, въ случаѣ надобности, паровыхъ воинскихъ поѣздовъ, не требуя за такую остановку никакого вознагражденія. Перевозку войскъ и арестантовъ онъ обязуется производить, кромѣ того, и въ своихъ поѣздахъ, согласно установленнымъ на сей предметъ правиламъ и особымъ тарифамъ. На перевозку грузовъ (въ широкомъ смыслѣ) онъ не рассчитываетъ, но такъ называемые провизіонные поѣзда желалъ бы имѣть право пускать съ элетрической тягою, прицѣпляя для сего къ своимъ поѣздамъ соотвѣтствующіе вагоны; движеніе паровыхъ товарныхъ поѣздовъ должно производиться по согласованному между Управленіемъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ и Обществомъ росписанію.

Изъ числа проектированныхъ 5-ти городскихъ станцій, для приѣма товаровъ предполагается особенно приспособить станцію у Никольскаго рынка. Вокзалъ у Казанскаго Собора будетъ имѣть характеръ только остановочнаго пункта, маневры и проч. будутъ производиться, какъ вездѣ въ подобныхъ предпріятіяхъ, за городомъ.

Принудительное отчужденіе требуется, но только за городомъ, такъ какъ занятіе, какъ городскихъ земель, такъ и имуществъ частныхъ владѣльцевъ въ городѣ, будетъ происходить по соглашенію съ городскимъ общественнымъ управленіемъ и частными собственниками.

На подчиненіе проектируемаго предпріятія, въ техническомъ отношеніи, надзору Министерства Путей Сообщенія предприниматель согласенъ; на поставленный же ему представителемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, д. ст. сов. Ярковскимъ, вопросъ о передачѣ центральной элетрической станціи не только въ техническое, но и въ хозяйственное вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія, І. П. Табурно отвѣтилъ категорическимъ отказомъ.

Съ своей стороны С. А. Бернатовичъ заявилъ, что онъ равнымъ образомъ подчиняетъ свое предпріятіе техническому контролю Министерства Путей Сообщенія; обязуется также производить перевозку войскъ и арестантовъ на общихъ, съ другими дорогами, основаніяхъ.

Относительно ширины колеи на его дорогѣ, С. А. Бернатовичъ объяснилъ, что первоначально его группа дѣйствительно предполагала строить дорогу съ узкою (метровою) колеею, но въ настоящее время они согласны перейти на нормальную, 5-ти футовую колею. Къ такому рѣшенію ихъ побуждаетъ, между прочимъ, то, что они отказались отъ мысли самостоятельнаго

входа въ городъ и возбуждаютъ передъ городскимъ общественнымъ управленіемъ ходатайство о пропускѣ, на конвенціонномъ началѣ, ихъ поѣздовъ по городскимъ трамвайнымъ путямъ (обычной, какъ извѣстно, 5-ти футовой колеи) до какого нибудь центрального пункта въ городѣ, въ родѣ площадей Маріинскаго или Александринскаго театровъ, или иного пункта по усмотрѣнію города.

По выясненіи затѣмъ, изъ обмѣна мнѣній съ нѣкоторыми изъ членовъ Коммиссіи, что разныя тяги: электрическая—до Ораніенбаума и паровая—за Ораніенбаумомъ несомнѣнно обойдутся въ эксплуатаціонномъ отношеніи дороже, чѣмъ одна электрическая тяга на всемъ протяженіи, коль скоро имѣется уже источникъ энергіи въ видѣ электрической станціи на первомъ участкѣ, С. А. Бернатовичъ изъявилъ согласіе устроить весь путь отъ Нарвскихъ воротъ до Красной Горки съ электрическою тягою, для чего и пересоставить расцѣпочную вѣдомость, со внесеніемъ въ нее соотвѣтствующихъ измѣненій.

Наконецъ по вопросу о пользованіи обочинами и обрѣзами Петергофскаго шоссе, предприниматели объяснили, что они предполагаютъ отнести, гдѣ возможно, канавы, уширивъ полотно шоссе за счетъ обрѣзовъ, и такимъ образомъ вести все время линію внутри шоссе. Если бы это не вездѣ оказалось возможнымъ, то они согласны на отчужденіе необходимой полосы, для чего просятъ дать имъ право на принудительное отчужденіе.

Скорость движенія на ихъ линіи предполагается въ 35 верстъ въ часъ.

Сроки концессіи и выкупа они готовы сократить до 50 и 20 лѣтъ, какъ у Табурно; въ отношеніи условій выкупа подчиняются обычному порядку.

Заявленія представителей: города С.-Петербурга. Земства. Управленія шоссейныхъ дорогъ и Дворцоваго вѣдомства.

Представители С.-Петербургскаго городского общеннаго управленія, Городской Голова Н. А. Рѣзцовъ и Членъ Городской Управы Н. Э. Тейхъ заявили, что они не усматриваютъ принципіальныхъ препятствій къ осуществленію проекта инженера Табурно, при условіи, если будутъ соблюдены всѣ законные права и интересы города; но вмѣстѣ съ тѣмъ просили смотрѣть на таковое ихъ заявленіе только какъ на личный ихъ взглядъ, а не какъ на мнѣніе Городской Думы, которая проекта этого до сего времени не обсуждала.

Что же касается другого проекта—группы г. Бернатовича, то такъ какъ эти предприниматели ходатайствуютъ о концессіи отъ границы города, то въ этой своей части проектъ ихъ городского общеннаго управленія не касается; вопросъ же о пропускѣ ихъ поѣздовъ по городскимъ трамвайнымъ путямъ до обсужденія Городской Думы также не доходилъ.

Представитель С.-Петербургскаго Губернскаго Земства, членъ Губернской Управы А. А. Авчинни-

ковъ высказалъ, что С.-Петербургское Губернское Земство, являясь совокупнымъ представителемъ и пригородовъ, и города, привѣтствуетъ всякое начинаніе въ дѣлѣ улучшенія сообщенія между тѣми и другимъ. Но по вопросу о пользованіи обочинами и обрѣзами Петергофскаго шоссе (всего нѣсколько лѣтъ тому назадъ перешедшаго въ хозяйственное завѣдываніе Земства) нельзя не замѣтить, что шоссе это, по крайней мѣрѣ до Привала, т. е. до развѣтвленія на Красное Село и Петергофъ, и безъ того до чрезвычайности перегружено (пропускаетъ до 18 тысячъ подводъ въ сутки). Обочины нужны для склада ремонтнаго матеріала, а обрѣзы тамъ почти сплошь захвачены частными владѣльцами. При такихъ условіяхъ Земство не можетъ не высказаться за то, чтобы новая дорога, кому бы она ни была разрѣшена, не сопрягалась съ пользованіемъ Петергофскимъ шоссе.

Къ мнѣнію этому примкнулъ и представитель Управленія Внутреннихъ водныхъ путей и Шоссейныхъ дорогъ — д. ст. сов. Никитинъ, указавъ, что практика трамвайныхъ путей по обочинамъ шоссе въ губерніяхъ Царства Польскаго не говоритъ въ пользу допущенія занятія шоссе для указанной цѣли. По крайней мѣрѣ сплошное движеніе поѣздовъ по обочинѣ, при большихъ скоростяхъ и частомъ движеніи, нежелательно и даже, быть можетъ, невозможно.

За нежелательность стѣсненія шоссе новою дорогою высказался также членъ Коммисіи отъ Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба, генераль-маіоръ Добрышинъ.

Наконецъ представители Дворцоваго вѣдомства, дѣйствительные статскіе совѣтники Каналовъ-Лефлеръ и Пруссакъ высказали, что проектъ группы Бернатовича въ томъ измѣненномъ видѣ (съ обходомъ Петергофа), въ которомъ онъ въ настоящее время представленъ, не вызываетъ со стороны Министерства Императорскаго Двора никакихъ возраженій. Что же касается проекта Табурно, то вопросъ о допущеніи на проектируемой имъ линіи системы воздушныхъ проводовъ необходимо подвергнуть предварительному разсмотрѣнію въ особомъ совѣщаніи техникумъ вѣдомства Императорскаго Двора и только послѣ того можетъ послѣдовать окончательный отвѣтъ на вопросъ, будетъ ли означенная система допущена или, по примѣру дѣла Ковалинскаго, будетъ повторено требованіе объ аккумуляторной тягѣ.

Подсчеты Подкоммисіи.

По выслушаніи вышеприведенныхъ заявленій Коммисія, предварительно дальнѣйшаго обсужденія дѣла, выдѣлила изъ своей среды, для провѣрки предположеній предпринимателей относительно финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи проектируемыхъ ими предпріятій, Подкоммисію подъ предсѣдательствомъ

Н. Е. Гіацинтова, въ составѣ членовъ отъ вѣдомствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственного Контроля, прося вмѣстѣ съ тѣмъ, принять участіе въ означенной работѣ профессора П. Д. Войнаровскаго и всѣхъ, кто пожелаетъ, изъ числа участвующихъ въ Комиссіи представителей прочихъ вѣдомствъ *).

Приступивъ къ исполненію возложенной на нее задачи, Подкомиссія намѣтила слѣдующіе подлежащіе съ ея стороны выясненію вопросы: 1) размѣръ возможнаго для каждаго изъ разсматриваемыхъ предприятий пассажирскаго движенія; 2) вытекающій изъ сего валовой доходъ каждаго предприятия; 3) количество приходящейся на каждое изъ предприятий работы для удовлетворенія ожидаемаго движенія и связанные съ симъ расходы эксплуатаціи; 4) стоимость осуществленія каждаго проекта, размѣры капиталовъ, обязательные платежи; 5) вліяніе каждаго изъ разсматриваемыхъ предприятий на доходность казенныхъ Сѣверо-Западныхъ дорогъ, и 6) по предприятию Табурно—допустимость совмѣстной эксплуатаціи казною и частнымъ Обществомъ участка Лигово — Ораніенбаумъ и условія таковой эксплуатаціи.

Слѣдуя означенной программѣ, Подкомиссія выработала нижеслѣдующія данныя:

По предприятию Табурно.

Размѣръ движенія. Въ основу своихъ подсчетовъ по сему предмету Подкомиссія приняла 4.300.000 пассажировъ, проѣхавшихъ по Ораніенбаумской вѣтви въ 1904 г., при чемъ изъ означеннаго количества, какъ показываетъ статистика, кругло 400.000 пассажировъ были междустанціонные пассажиры между Лиговомъ и Ораніенбаумомъ, а остальные 3.900.000 пассажировъ приходились на сообщеніе С.-Петербурга со всѣми станціями вѣтви и въ томъ числѣ 982.000 пассажировъ (или приблизительно 25%) на сообщеніе С.-Петербурга со станціей Лигово.

Предполагая, что къ 1911 году (когда впервые можно ожидать открытія движенія на проектируемой дорогѣ) естественный приростъ пассажировъ можетъ составить 25% (за 7 лѣтъ въ среднемъ по 3,6% въ годъ), оказывается, что въ указанномъ (1911-мъ) году пассажирское движеніе на Ораніенбаумской вѣтви выразится въ 5.375.000 поѣздовъ, изъ коихъ приблизительно 500.000 поѣздовъ дадутъ междустанціонные пассажиры участка Лигово-Ораніенбаумъ, а изъ остальныхъ 4.875.000 приблизительно 1.215.000 поѣздовъ дадутъ исключительно Лиговскіе пассажиры.

*) Въ состоявшихся 21, 24, 25 и 27 сентября, 11 и 13 октября засѣданіяхъ Подкомиссіи участвовали, кромѣ Предсѣдателя Н. Е. Гіацинтова: С. П. Ястржембскій, О. А. Сгруве, П. П. Червинскій, А. А. Ясковскій, Г. Ф. Эрманъ, К. Я. Загорскій, А. В. Кушинниковъ, М. И. Кіиновскій, проф. Войнаровскій и предприниматели и ихъ представители.

Противъ добавочнаго прироста въ 20⁰/₀, при переходѣ дороги на электрическую тягу и устройствѣ станціи въ центрѣ города, Подкоммиссія не встрѣтила возраженій; но съ предположеніемъ предпринимателя, что пассажиры участка Ораніенбаумъ—Красная Горка могутъ въ первые же годы дать 900.000 поѣздовъ, Подкоммиссія не согласилась и, основываясь на данныхъ пассажирскаго сообщенія С.-Петербурга со станціями: Сиверская (Варшавской дороги), Поповка (Николаевской дороги) и Вырица (Московско-Виндавско-Рыбинской ж. д.), опредѣлила число пассажировъ отъ участка Ораніенбаумъ — Красная Горка въ 200.000 человѣкъ. За то Подкоммиссія, считаясь съ существующимъ движеніемъ по такъ называемой Путиловской конкѣ (отъ Нарвскихъ воротъ до Путиловскаго завода), нашла возможнымъ увеличить число мѣстныхъ пассажировъ участка С.-Петербургъ — Лигово до 1 милл. человѣкъ и въ общемъ итогѣ установила количество загородныхъ пассажировъ линіи Казанская площадь—Красная Горка въ слѣдующемъ видѣ:

Нормальныхъ къ 1911 г. пассажировъ	
Ораніенбаумской вѣтви . . .	5.375.000
Добавочныхъ (отъ электризаціи и станціи въ городѣ) 20 ⁰ / ₀ . . .	1.075.000
Мѣстныхъ пассажировъ на уч. до Лигово.	1.000.000
Отъ уч. Ораніенбаумъ — Красная Горка	200.000

Итого возможное количество пассажировъ . 7.650.000

Ближайшее распредѣленіе этихъ пассажировъ по участкамъ и по классамъ (въ соотвѣтствіи съ нынѣ существующимъ на Ораніенбаумской дорогѣ процентнымъ отношеніемъ пассажировъ по тремъ классамъ) приведено ниже въ приложеніи 1-мъ. Здѣсь же необходимо упомянуть, что Подкоммиссія останавливалась между прочимъ на вопросѣ, слѣдуетъ ли сохранять на проектируемой дорогѣ три класса и нельзя ли обойтись вторымъ и третьимъ классами, безъ перваго, но, по всестороннемъ обсужденіи этого вопроса, по составу пассажировъ Ораніенбаумской линіи, высказалась за необходимость сохраненія на новой дорогѣ всѣхъ 3-хъ классовъ.

Вѣроятный валовой доходъ. Перейдя къ опредѣленію возможной, при указанномъ движеніи, выручки, Подкоммиссія рѣшила исходить изъ слѣдующихъ предположеній: 1) что только ⁹/₁₀ всѣхъ ожидаемыхъ пассажировъ проѣдутъ по городской части дороги, а ¹/₁₀ часть сядутъ и выйдутъ за предѣлами города; 2) что плата за проѣздъ по городскому участку

будетъ только двухъ размѣровъ: 10 коп. — за III кл. и по 15 коп. за II-й и I-й классы; 3) что для загороднаго движенія будетъ примѣняться существующій пригородный тарифъ Балтійской дороги: по 1 коп. съ версты съ пассажира III кл., по $1\frac{1}{2}$ коп. — съ пассажира II кл. и по $2\frac{1}{2}$ коп. съ пассажира I-го класса; 4) что съ имѣющей быть опредѣленной такимъ образомъ выручки слѣдуетъ скинуть, на основаніи практики Балтійской дороги, приблизительно $\frac{1}{8}$ часть на долю удешевленныхъ билетовъ (годовыхъ, сезонныхъ, мѣсячныхъ) и наоборотъ прибавить 1% въ видѣ выручки отъ дѣтскихъ билетовъ, и 5) что принятыя предпринимателемъ суммы выручки отъ провоза багажа, войскъ и проч., въ виду сравнительной незначительности ихъ, могутъ быть сохранены въ предположенномъ имъ размѣрѣ, съ добавкою, по первому участку, приблизительно 1.600 р. (по 100 руб. съ версты) отъ товарнаго (провизіоннаго) движенія.

Основываясь на изложенныхъ предположеніяхъ, Подкомиссія установила слѣдующій, исчисленный ниже въ приложеніи 2-омъ, валовой доходъ каждаго изъ 3-хъ входящихъ въ составъ предпріятія участковъ по загородному движенію, а именно:

По уч. Казанск. пл.—Лигово .	1.788.186 руб.
„ „ Лигово-Ораніенбаумъ .	1.086.570 „
„ „ Ораніенбаумъ — Красн.	
Горка	51.500 „

А всего по тремъ участкамъ . 2.926.256 руб.

Къ этой суммѣ необходимо прибавить еще доходъ отъ *городского* движенія, которое принято Подкомиссіею въ предположенномъ предпринимателемъ размѣрѣ, т. е. въ 3.700.000 пассажировъ, съ валовою выручкою (при средней платѣ 12 коп. съ пассажира), въ 444.000 руб.

Такимъ образомъ общая сумма допускаемаго Подкомиссіею валового дохода всей линіи Казанская площадь — Красная горка, по загородному и городскому движенію вмѣстѣ, составитъ 2.926.256 руб. + 444.000 руб. = 3.370.256 руб.

Количество работы. Для удовлетворенія исчисленнаго выше загороднаго движенія необходимо слѣдующее количество поѣздовъ.

Для передвиженія, въ лѣтнюю половину года (считая таковую въ 182 дня), пассажировъ, направляющихся отъ Казанской площади до ст. Лигово и обратно, потребуется: въ теченіи 2-хъ утреннихъ и 2-хъ вечернихъ часовъ по 6 паръ поѣздовъ въ часъ (черезъ каждыя 10 минутъ поѣздъ), въ составѣ одного моторнаго и двухъ прицепныхъ вагоновъ, или же двухъ моторныхъ и одного прицепнаго; за-



тѣмъ въ продолженіи 4-хъ часовъ—по 3 пары поѣздовъ въ часъ (черезъ каждыя 20 минутъ поѣздъ), въ томъ же составѣ, и въ теченіи остальныхъ 9 часовъ— по 2 пары поѣздовъ въ часъ (черезъ каждые полчаса), въ томъ же составѣ. При протяженіи участка С.-Петербургъ — Лигово въ 16 верстъ это дастъ $54 \times 2 \times 16 \times 182 \times 12 = 3.773.952$ осеверствъ.

Для передвиженія въ ту же половину года пассажировъ, направляющихся отъ Казанской площади къ станціямъ, расположеннымъ за Лигово, и обратно, потребуется: въ теченіи 4-хъ часовъ по 6 паръ поѣздовъ въ часъ (черезъ 10 минутъ поѣздъ) въ составѣ 8 вагоновъ, изъ коихъ 2 моторныхъ; въ теченіи 4-хъ часовъ — по 3 пары поѣздовъ въ часъ (черезъ 20 минутъ поѣздъ) въ составѣ 6 вагоновъ, изъ коихъ два моторныхъ, и въ теченіи остальныхъ 9-ти часовъ—по 2 пары поѣздовъ въ часъ (черезъ полчаса поѣздъ) въ составѣ 6 вагоновъ, изъ коихъ 2 моторныхъ. На участкѣ Лигово — Ораніенбаумъ, протяженіемъ 25 верстъ, поѣзда эти дадутъ осеверствъ: $24 \times 2 \times 25 \times 182 \times 32 + 12 \times 2 \times 25 \times 182 \times 24 + 18 \times 2 \times 25 \times 182 \times 24 = 13.540.800$.

Для этихъ же поѣздовъ число осеверствъ на участкѣ Казанская площ.—Лигово будетъ: $13.540.000 : 25 \times 16 = 8.666.112$.

Часть означенныхъ поѣздовъ будетъ въ движеніи на участкѣ Ораніенбаумъ — Красная Горка, именно: 8 паръ поѣздовъ въ сутки, въ составѣ 6 вагоновъ, изъ коихъ два моторныхъ. При протяженіи этого участка въ 22 версты, это дастъ: $8 \times 2 \times 22 \times 182 \times 24 = 1.537.536$ осеверствъ.

Итакъ число осеверствъ въ теченіи лѣтней половины года будетъ:

На участкѣ Казанская площадь—Лигово.

$$3.773.952 + 8.666.112 = 12.440.064.$$

На участкѣ Лигово—Ораніенбаумъ

$$13.540.800$$

На участкѣ Ораніенбаумъ—Красная Горка

$$1.537.536$$

Въ зимнюю половину года (183 дня) величина движенія можетъ быть принята приблизительно въ половинномъ, противъ лѣта, размѣрѣ. Это не значитъ, что интервалы между поѣздами въ зимнее время будутъ больше, чѣмъ въ лѣтнее, а только величина поѣздовъ можетъ быть сокращена на половину, т. е. вмѣсто 8 вагоновъ пойдутъ 4, вмѣсто 6-ти—3. При такомъ расчетѣ число осеверствъ въ зимнюю половину года составятъ:

На уч. Казанск. пл.—Лигово . . . 6.220.032

„ „ Лигово—Ораніенбаумъ . . . 6.770.400

На уч. Ораніенбаумъ — Красная
Горка 768.768

Всего же осеверсть въ теченіи года будетъ:

На участкѣ Казанская площадь—Лигово:
 $12.440.064 + 6.220.032 =$ за округ-
леніемъ 18.660.000

На участкѣ Лигово-Ораніенбаумъ:
 $13.540.800 + 6.770.400 =$ за округ-
леніемъ 20.310.000

На участкѣ Ораніенбаумъ—Красная Горка:
 $1.537.536 + 768.768 =$ за округ-
леніемъ 2.306.000

Итого въ годъ . 41.276.000 осе-
версть, или 10.319.000 вагоноверсть.

По городскому же движенію (считая рабочій
день въ 16 час., отправку поѣздовъ въ одинъ вагонъ
черезъ каждыя $2\frac{1}{2}$ минуты и протяженіе городского
участка въ 6 версть) число осеверсть въ годъ бу-
детъ:

$365 \times 16 \times 24 \times 2 \times 6 \times 4 =$ за
округленіемъ 6.728.000
а вагоноверсть 1.682.000

Расходы эксплоатаціи. Въ приложенной ниже
таблицѣ (прилож. 3-ье) приведены постатейно экс-
плоатаціонные расходы разсматриваемаго предпріятія
въ томъ видѣ, какъ они приняты Подкомиссіею для
основного—загороднаго движенія.

Какъ видно изъ означенной таблицы, общая
сумма сихъ расходовъ выразится въ 1.353.292 руб.,
но въ томъ числѣ 220.900 руб. на амортизацію
центральной электрической станціи, подвижного со-
става и проч. Такъ какъ отчисленія въ амортиза-
ціонный фондъ обыкновенно не принимаются въ
расчетъ при опредѣленіи доходности проектируемыхъ
жел. дорогъ, то и въ данномъ случаѣ означенные
220.900 р. должны быть исключены изъ подсчета и
такимъ образомъ сумма дѣйствительныхъ эксплоата-
ціонныхъ расходовъ будетъ $1.353.292 \text{ р.} - 220.900 \text{ р.} =$
 $= 1.132.392 \text{ р.}$ Но эта сумма, какъ уже сказано, от-
носится исключительно къ загородному движенію.
Стоимость же городского движенія, считая одни
только зависящіе отъ движенія расходы, выразится
по соотвѣтствующему расчету въ 96.426 р. и слѣдо-
вательно общая сумма расходовъ эксплоатаціи дан-
наго предпріятія будетъ: $1.132.392 + 96.426 =$ кругло
1.228.820, изъ коихъ на долю участка Лигово—Ора-
ніенбаумъ (пропорціонально количеству осеверсть
на этомъ участкѣ и безъ отнесенія на него общихъ
расходовъ управленія и по содержанію пути и зданій,

какъ остающихся на казенномъ управленіи) приходится 447.420 р.

На долю же двухъ другихъ участковъ приходится: $1.228.820 \text{ р.} - 447.420 = 781.400 \text{ р.}$, составляющіе всѣ расходы, какъ зависящіе, такъ и не зависящіе отъ движенія. При протяженіи этихъ участковъ въ 38 верстъ, это дастъ въ среднемъ на версту около $20\frac{1}{2}$ тыс. руб.

Стоимость сооруженія. Въ представленной предпринимателемъ предварительной расцѣночной вѣдомости Подкоммиссія произвела слѣдующія главнѣйшія измѣненія: стоимость электрической станціи увеличена съ 1.200.000 до 1.500.000 р.; электрическое оборудованіе путей повышено на версту: на первомъ участкѣ съ 9.280 р. до 10.000 р., на второмъ участкѣ съ 11.000 до 14.000 р. и на третьемъ — съ 7.000 до 8000 р., всего по тремъ участкамъ на этотъ предметъ прибавлено 67.342 р.; подвижной составъ увеличенъ, противъ предположенія предпринимателя, въ слѣдующемъ размѣрѣ: моторныхъ вагоновъ, вмѣсто 35,—60, но стоимостью, согласно новѣйшимъ цѣнамъ, вмѣсто 40.000 р., по 20.000 р. за единицу; прицепныхъ вагоновъ, вмѣсто 70,—150, стоимостью, вмѣсто 12.000 р., по 10.000 р. за единицу. Стоимость подвижного состава исчислена такимъ образомъ въ $60 \times 20.000 \text{ р.} + 150 \times 10.000 \text{ руб.} = 2.700.000 \text{ руб.}$, вмѣсто предполагавшихся предпринимателемъ 2.240.000 р. Сверхъ того на городское движеніе нужны дополнительно 24 моторныхъ вагона, стоимостью по 20.000 р., что составитъ еще 480.000 р. На образованіе оборотнаго капитала (непредусмотрѣнный предпринимателемъ расходъ) внесено въ смѣту изъ расчета 2.000 руб. на версту, кругло 130.000 р. Наконецъ на переустройства участка Лигово—Ораніенбаумъ, вызываемыя отчасти совмѣстною эксплуатаціею (о чемъ рѣчь ниже), отчасти вообще увеличеніемъ движенія въ зависимости отъ перехода на электрическую тягу, Подкоммиссія признала нужнымъ внести въ смѣту, по примѣрному расчету, 1.200.000 руб.

За указанными главнѣйшими измѣненіями въ расцѣночной вѣдомости, стоимость осуществленія рассматриваемаго предпріятія опредѣлена Подкоммиссіею, согласно приложенной ниже таблицѣ (прилож. 4-ое) въ 20.460.000 руб., вмѣсто исчислявшихся предпринимателемъ 17.500.000 руб.

Капиталъ предпріятія. Указанный капиталъ въ 20.460.000 руб. дѣйствительныхъ предприниматель предполагаетъ реализовать: на $\frac{1}{3}$, или 6.820.000 р., — не-гарантированными акціями и на $\frac{2}{3}$, или 13.640.000 р., — гарантированными Правительствомъ 5%ными облигаціями.

Акціи реализуются *à la pari*, но, прибавляя: расходъ на печатаніе акцій по 0,40% и проценты за время

постройки, изъ расчета 3-хъ годовыхъ, а всего за 3 года $4\frac{1}{2}\%$, нарицательный размѣръ акціонернаго капитала выразится въ $\frac{6.820.000 \times 100}{95,10} = 7.170.000$ руб.

Реализаціонный курсъ гарантированныхъ $5\frac{1}{2}\%$ -ныхъ облигацій едва ли можно принять въ настоящее время выше 80 р. за сто. Прибавляя проценты за время постройки, изъ расчета 5-ти годовыхъ, а всего за 3 года $7\frac{1}{2}\%$ и 1% на расходы по выпуску облигацій, нарицательный размѣръ облигаціоннаго капитала выразится въ $\frac{13.640.000 \times 100}{71,5} = 19.077.000$ руб., а платежъ по облигаціямъ (по $5,48\%$) — въ 1.045.400 р.

При негарантированіи Правительствомъ облигацій, нарицательный размѣръ упомянутаго капитала въ 13.640.000 руб. дѣйств. выразится (по курсу 60% , вмѣсто 80% , и при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ) въ $\frac{13.640.000 \times 100}{51,5} = 26.278.000$ руб., а платежъ — въ 1.440.000 руб.

Финансовый результатъ эксплоатаціи. На основаніи изложенныхъ выше данныхъ и имѣя въ виду предлагаемую предпринимателемъ по пассажирскую плату въ пользу города: по 1 к. съ каждаго загороднаго пассажира и по 3 к. — съ городского, получается нижеслѣдующій результатъ эксплоатаціи разсматриваемаго предпріятія,

Валовой доходъ:

1) Доходъ участка Казанская пл.—	
Лигово	1.788.186 р.
2) Доходъ участка Ораніенбаумъ—	
Красная Горка.	51.500 „
3) Плата казны за отпускаемую	
энергію и подвижной составъ на	
уч. Лигово—Ораніенбаумъ . . .	447.420 „
и 4) Доходъ отъ городского дви-	
женія.	444.000 „
Итого дохода кругло . . .	2.731.100 р.

Расходъ:

1) Эксплоатаціонные расходы:	
по загородному движенію. . . .	1.132.392 р.
„ городскому „	96.426 „
Итого кругло . . .	1.228.820 р.
2) Плата городу:	
за загородныхъ пассажировъ —	
$\frac{9}{10}$ отъ 7.050.000 пассаж. по 1 к.—	63.450 р.
за городскихъ—3.700.000 пассаж.	
по 3 коп. =	111.000 „
Итого . . .	174.450 р.
А всего расхода . .	1.403.270 р.

Чистый доходъ:

Чистый доходъ: 2.731.100 р. — 1.403.270 р. =
= 1.327.830 р.

Платежъ по облигаціямъ:

При гарантіи — 1.045.400 руб., безъ гарантіи —
1.440.000 руб.

Прибыль или недостача.

При гарантіи — прибыль въ (1.327.830 руб. —
1.045.400 руб. =) 282.430 руб., соотвѣтствующая
приблизительно 4% на акціонерный капиталъ въ
7.170.000 руб.

Безъ гарантіи—недостача на покрытіе платежей
по облигаціямъ около 112.000 руб. (1.327.830 р. —
1.440.000 р. = —112.170 р.).

*Вліяніе на доходность Сѣверо-Западныхъ жел.
дор.* По вопросу о вліяніи разсматриваемаго пред-
пріятія на доходность Сѣверо-Западныхъ дорогъ, Под-
коммиссія не могла не признать, что предпріятіе это:
съ одной стороны лишаетъ казну всей выручки на
на участкѣ СПб.—Лигово, съ другой же стороны—
послужить къ увеличенію доходности участка Ли-
гово—Ораніенбаумъ.

Какъ видно изъ приложенія 5-го, чистая потеря
перваго участка выразится въ 138.000 р., увеличеніе же
доходности второго, отъ электризаціи и продолженія
дороги за Ораніенбаумомъ, составитъ около 36.000 р.
Въ итогѣ какъ бы потеря казны кругло въ 100.000 р.
въ годъ.

Въ дѣйствительности однако и этой потери не
будетъ, такъ какъ казна освобождается отъ необхо-
димыхъ, даже при современномъ размѣрѣ движенія,
затратъ на усиленіе Ораніенбаумской линіи и, кромѣ
того, получаетъ въ свое распоряженіе, для перевода
на другія дороги, весь подвижной составъ, нынѣ
курсирующій между С.-Петербургомъ и Ораніенбау-
момъ. Такимъ образомъ заключеніе Подкоммиссіи по
этому вопросу таково, что, благодаря косвеннымъ
выгодамъ, убытка отъ предпріятія Табурно для казны
не будетъ.

*Вопросъ о допустимости совмѣстной эксплоа-
таціи казною и частнымъ Обществомъ участка
Лигово — Ораніенбаумъ.* По этому вопросу Подком-
миссія, по всестороннемъ обсужденіи дѣла, пола-
гала, что принципиальныхъ препятствій къ допу-
щенію совмѣстной эксплоатаціи, повидимому, не
имѣется, но при условіи исполненія, за счетъ пред-
принимателя, всѣхъ работъ, необходимыхъ для при-
способленія названнаго участка къ такой совмѣстной
эксплоатаціи. Окончательное установленіе таковыхъ
работъ, какъ и вообще условій совмѣстной экспло-
атаціи, должно принадлежать Министерству Путей

Сообщенія; въ настоящее же время, по заявленію представителя Управленія Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ инженера Энмана, могутъ быть названы лишь нѣкоторыя наиболѣе крупныя работы, необходимыя для указанной цѣли и заключающіяся въ слѣдующемъ:

1) Уничтожить всѣ переѣзды и переходы въ уровнѣ рельсовъ, замѣнивъ ихъ, въ необходимомъ количествѣ, переѣздами и переходами возвышенными или пониженными.

2) Перестроить блокировочную и станціонную сигнализацию сообразно съ ожидаемымъ густымъ движеніемъ поѣздовъ и предполагаемою скоростью ихъ.

3) Устроить приблизительно на 5-ти верстномъ разстояніи сквозные обгонные пути, на которыхъ паровые поѣзда могли бы отстаиваться для пропуска быстроходныхъ электрическихъ поѣздовъ.

4) Развить станціи, по соображенію съ ихъ коммерческою и хозяйственною дѣятельностью, такимъ образомъ, чтобы маневры главнымъ образомъ могли производиться на боковыхъ путяхъ безъ захода и пересѣченія главныхъ путей.

5) Перестроить разсвѣтленіе на 15-ой верстѣ такимъ образомъ, чтобы пересѣченіе Царской вѣтви съ главнымъ путемъ слѣдованія четныхъ поѣздовъ происходило въ разныхъ уровняхъ.

6) Устроить 3 новыхъ остановочныхъ пункта на перегонѣ Старый Петергофъ-Ораніенбаумъ, взамѣнъ нынѣ существующихъ платформъ остановки паровозовъ, обращеніе коихъ, съ введеніемъ электрическихъ поѣздовъ, разумѣется, прекратится.

и 7) Покрыть главные пути сплошнымъ слоемъ щебня для уничтоженія пыли.

Со стороны предпринимателя Табурно послѣдовало согласіе на исполненіе всѣхъ перечисленныхъ требованій, при чемъ необходимая на сіе затрата, по примѣрному подсчету около 1.200.000 р., включена уже, какъ объяснено выше, въ капиталъ предпріятія.

По предпріятію Бернатовича и К^о.

Размѣръ движенія и валовой доходъ. По поводу представленныхъ предпринимателями по сему предмету соображеній Подкомmissія не могла не признать: съ одной стороны—что первоначально исчислявшееся этой группою движеніе до Ораніенбаума въ 2^{1/2} милл. пассажировъ ниже того, что можно ожидать въ дѣйствительности, а съ другой стороны—что несчисленные группою, въ дополнительной запискѣ, для всей линіи 5.410.000 пасс. представляютъ нѣсколько преувеличенное количество. Отвергнувъ поэтому, какъ то, такъ и другое число, Подкомmissія, принявъ предположеніе предпринимателей о дѣленіи проектируемой ими линіи на участки: 1) Нарвскія ворота-Приваль (10 вер.), 2) Приваль-Ораніенбаумъ (30 вер.)

и 3) Ораніенбаумъ-Красная Горка (22 версты), установила слѣдующіе, признаваемые ею вѣроятными: количество пассажировъ и валовой доходъ даннаго предприятия, по характеру своему ближе подходящаго къ типу трамвайныхъ дорогъ, а именно:

НА ПРОБѢГѢ.	Количество пасса- жировъ.	Среднее число верстъ.	Средняя плата въ коп.	Выручка въ рубляхъ.
Нарвскія ворота—Привалъ . .	1.100.000	6	10	110.000
„ „ Ораніенбаумъ .	1.760.000	25	30	528.000
Предъид. участки—Красн. Горка.	200.000	30	35	70.000
Между всѣми станціями	750.000	15	20	150.000
Итого	3.810.000 пасс. съ выручкою въ 858.000 р.			

При этомъ Подкомmissiя сочла нужнымъ оговорить, что, если разсматриваемое предприятие сольется (какъ то и слѣдуетъ ожидать) съ существующею городской конкою отъ Нарвскихъ воротъ до Путиловскаго завода, то на эту линію перейдутъ полностью всѣ $1\frac{1}{2}$ милл. пассажировъ, нынѣ ѣздящихъ по означенной конкѣ, и дадутъ этому предприятию, при средней платѣ въ 5 коп. (изъ 6-ти и 4-хъ коп. за протяженіе въ $2\frac{1}{2}$ версты) лишнихъ 75 тыс. руб. дохода. Но пока вопросъ объ упраздненіи Путиловской конки остается невыясненнымъ (такъ какъ предприниматели не входили даже по сему предмету ни въ какіе переговоры съ городомъ), означенные $1\frac{1}{2}$ милл. пассажировъ не могутъ быть приняты Подкомmissiею къ подсчету, ни въ доходѣ, ни въ расходѣ обсуждаемаго предприятия.

Количество работы. Отвергнувъ и по этому вопросу всѣ исчисленія предпринимателей, Подкомmissiя произвела собственный расчетъ предстоящей для разсматриваемой линіи работы, расчетъ, приводящій къ слѣдующему результату:

НА УЧАСТКѢ.	Каждая пара поѣз- довъ ѣзжаетъ.	Число паръ поѣз- довъ въ 1 часъ интенсивнаго дви- женія.	Итого поѣздо- верстъ въ 1 ч. интенсивнаго движенія.	А въ 6 часовъ интенсивнаго движенія поѣздо-верстъ.	Въ остальные 12 ч., въ періодъ интен- сивнаго движенія.	
					Число паръ поѣз- довъ.	Количество поѣздо-верстъ.
До Привала	$10 \times 2 = 20$ паръ . .	6	120			
„ Ораніенбаума	$40 \times 2 = 80$ „ . .	3	240			
„ Красной Горки . . .	$62 \times 2 = 124$ „ . .	3	372			
		12	732	4.392 дѣлае- мыхъ 72 пара- ми поѣз- довъ.	75	4.575

Итакъ, въ періодъ интенсивнаго движенія, число поѣздовъ въ день будетъ $4.392 + 4.575 = 8.967$.

Въ 100 дней интенсивнаго движенія — 896.700 поѣздовъ.

Предполагая, что въ указанные 100 дней совершается приблизительно 60% годового движенія, въ остальные 265 дней будетъ совершено $\frac{2}{3}$ означеннаго числа или 597.800 поѣздовъ, соответствующихъ 40% годового движенія.

Всего слѣдовательно въ годъ будетъ поѣздовъ: $896.700 + 597.800 = 1.494.500$ или кругло $1\frac{1}{2}$ милліона поѣздовъ.

Въ разсматриваемомъ предпріятіи поѣзда предполагаются вообще 3-хъ вагоннаго состава; но такъ какъ по временамъ будутъ, очевидно, и поѣзда 2-хъ вагоннаго состава, то принимая въ среднемъ годовой составъ поѣзда въ 2,7 вагоновъ, получается въ годъ $1.500.000 \times 2,7 = 4.050.000$ вагоновъ.

Расходы эксплоатации. По предположеніямъ предпринимателей вагоновъ обойдется въ предѣлахъ отъ 7 до 9 коп. Подкомиссія не нашла, однако, возможнымъ съ этимъ согласиться и, основываясь на мнѣніи проф. Войнаровскаго, приведшаго данныя объ эксплоатационныхъ расходахъ метрополитеновъ Парижа, Лондона и друг., предположила исходить изъ стоимости вагоновъ въ 12 коп. (приблизительно въ той же нормѣ выражается расходъ на вагоновъ и въ предпріятіи Табурно). Такимъ образомъ для даннаго предпріятія эксплоатационные расходы составятъ: $4.050.000 \text{ вагоновъ} \times 12 \text{ коп.} = 486.000 \text{ руб.}$

Стоимость сооруженія. По пересоставленнымъ предпринимателями, согласно указаніямъ Подкомиссіи, расцѣннымъ вѣдомостямъ, стоимость осуществленія проектируемаго ими предпріятія исчислена:

По участку Нарвскія ворота	
Ораніенбаумъ въ	6.000.000 р. дѣйств.
и по участку Ораніенбаумъ-	
Красная Горка въ	1.200.000 „ „

Всего въ . . . 7.200.000 р. дѣйств.

Сумма эта исчислена въ предположеніи, что вся линія будетъ эксплоатироваться съ электрическою тягою, будетъ вся нормальной колеи, гдѣ возможно — пойдетъ по обрѣзамъ шоссе, а гдѣ это не окажется возможнымъ — по отчуждаемой полосѣ.

На отчужденіе внесено въ смѣту: по первому участку — 500.000 р., по второму — 145.000 р.

Подвижной составъ, — общій для обоихъ участковъ, исчисленъ въ 50 моторныхъ вагоновъ и 85 прицепныхъ.

Съ своей стороны Подкомиссія нашла нужнымъ прибавить къ расцѣнкѣ: 1) на сигнализацию и блокировку — дополнительно 100.000. р. и 2) на образо-

ваніе оборотнаго капитала, въ нѣсколько меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ для предъидущаго предпріятія, именно изъ расчета 1.500 рублей на версту—93.000 рублей. Кругло прибавить 200.000 рублей.

Капиталъ предпріятія. Дѣйствительный строительный капиталъ предпріятія опредѣленъ такимъ образомъ въ 7.200.000 + 200.000 р.=7.400.000 р. Согласно позднѣйшему заявленію предпринимателей, они предполагаютъ реализовать его: на $\frac{1}{3}$ негарантированными акціями и на $\frac{2}{3}$ — негарантированными же 5⁰/₀-ными облигаціями. Слѣдовательно акцій придется реализовать—на 2.467.000 р. дѣйств., а облигацій—на 4.933.000 р. дѣйств.

Акціи реализуются *al pari*, но, прибавляя 0,40⁰/₀ на расходы по печатанію таковыхъ, номинальный акціонерный капиталъ выразится въ 2.477.000 р. (о начисленіи процентовъ на акціи за время постройки эта группа предпринимателей не проситъ).

Что же касается облигацій, то считая реализаціонный курсъ 5⁰/₀-ныхъ негарантированныхъ облигацій въ 60⁰/₀, прибавляя за одинъ годъ постройки 5⁰/₀ и 1⁰/₀ на расходы по выпуску, получается нарицательный размѣръ облигаціоннаго капитала въ 9.135.000 р., съ ежегоднымъ платежемъ (по 5,48⁰/₀) въ 500.600 р.

Финансовый результатъ эксплоатации. Изъ вышеизложеннаго вытекаетъ слѣдующій финансовый результатъ эксплоатации разсматриваемаго предпріятія:

Валовой доходъ	858.000 р.
Расходы эксплоатации	486.000 „
Чистый доходъ	372.000 „
Платежи по облигаціямъ . . .	500.600 „
Недостаеъ на платежи	128.600 „

т.-е. платежи по облигаціямъ не обезпечены чистымъ доходомъ и недостача для покрытія таковыхъ платежей выразится приблизительно въ 130.000 рублей въ годъ.

Вліяніе на доходность Сѣверо-Западныхъ ж. д. По вопросу о вліяніи предпріятія Бернатовича и К⁰ на доходность Сѣверо-Западныхъ ж. д. Подкомиссія признала, что предпріятіе это можетъ задержать нѣсколько ростъ движенія на Ораніенбаумской вѣтви, но прямое отвлеченіе отъ нея, если и произойдетъ, то въ самомъ незначительномъ размѣрѣ, опредѣлять каковой въ цифрахъ едва ли даже представляется надобность. Такое заключеніе свое Подкомиссія основала на томъ, что эта дорога проходитъ по преимуществу черезъ новыя мѣста, нынѣ почти не обслуживаемыя Балтійской дорогою, какъ то: Петергофское шоссе до Лигово и затѣмъ новыя мѣста при обходѣ Петергофа.

Сужденія Коммиссіи.

Вышеприведенные подсчеты, какъ по тому, такъ и по другому предпріятію, были доложены Коммиссіи, которая, съ своей стороны, одобливъ таковыя въ за-сѣданіи 18 октября, обратилась къ предпринимателю Бернатовичу съ вопросомъ: не согласится-ли его группа (въ виду того, что подсчеты показываютъ убыточность ихъ предпріятія) на всю ту сумму, платежъ по которой не покрывается исчисленнымъ чистымъ доходомъ, увеличить акціонерный капиталъ.

С. А. Бернатовичъ отвѣтилъ на этотъ вопросъ согласіемъ.

І. П. Табурно заявилъ, что для осуществленія проектируемаго имъ предпріятія онъ считаетъ правительственную гарантію облигацій необходимымъ условіемъ.

Засимъ Коммиссіи было доложено поступившее въ промежутокъ между первымъ и настоящимъ за-сѣданіемъ дополнительное заявленіе предпринимателя Табурно о согласіи его взять участокъ Лигово-Ораніенбаумъ въ аренду отъ казны. Предложеніе это, какъ пояснилъ предприниматель, дѣлается имъ условно, т. е. онъ согласенъ: и на совмѣстную эксплуатацію, и на аренду, смотря по тому какая изъ двухъ формъ будетъ признана предпочтительнѣе.

Если Правительство въ принципѣ признаетъ возможнымъ передачу упомянутаго участка въ аренду, то таковая, согласно заявленію І. П. Табурно, могла бы состояться на слѣдующихъ условіяхъ:

1) Участокъ отъ станціи Лигово до Ораніенбаума существующей Ораніенбаумской вѣтви передается въ арендное пользованіе со всѣмъ инвентаремъ, за исключеніемъ подвижного состава на весь срокъ выдаваемой концессіи.

2) Въ случаѣ выкупа Правительствомъ дороги, арендное пользованіе сказаннаго участка прекращается и таковой передается обратно казнѣ одновременно съ выкупомъ дороги.

3) Всѣ постройки и весь инвентарь, пріобрѣтенный Обществомъ, въ случаѣ выкупа или окончанія концессіи переходятъ безвозмездно казнѣ.

4) Арендная плата въ пользу казны опредѣляется въ моментъ перехода участка въ распоряженіе Общества, каковой переходитъ послѣ электрофикаціи этого участка и возможности открытія на немъ движенія электрической тягой. Арендная плата исчисляется и должна составлять средній чистый доходъ (валовой доходъ за исключеніемъ всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи) за трехлѣтній періодъ, предшествующій времени перехода участка къ Обществу. Для опредѣленія этого дохода Правительство назначаетъ особую коммиссію, которая совмѣстно съ представителями Общества, исчисляетъ чистый доходъ по отчетамъ дороги, эксплуатирующей участокъ. Въ случаѣ

разногласія между Коммиссіей и представителями Общества, въ смыслѣ способа исчисленія, такъ и результатовъ исчисленія, споръ представляется на разрѣшеніе Совѣта Министровъ, рѣшеніе котораго для Общества обязательно.

5) По мѣрѣ увеличенія движенія арендная плата измѣняется въ зависимости отъ возрастанія валовой доходности такимъ образомъ, что сверхъ определенной арендной платы казна получаетъ 25% отъ валовой доходности на участкѣ Лигово-Ораніенбаумъ сверхъ той, которая будетъ принята въ основаніе опредѣленія первоначальной арендной платы.

и 6) Общество согласно пускать на участкѣ Казанская пл.—Лигово все дачные поѣзда Балтійской жел. дороги, или часть ихъ, имѣющіе направленіе отъ Лигова по Балтійской ж. д., доставляя эти поѣзда отъ Казанской площади до Лигова Балтійской ж. д. электровозами, откуда далѣе будутъ слѣдовать паровой тягой. При этомъ казна будетъ получать ту же тарифную плату, которую сейчасъ получаетъ, а въ пользу Общества излишекъ только. Такъ, напримѣръ, отъ Казанской площади до Лигова по дорогѣ Общества, считая и плату за проѣздъ по городскому участку, тарифная плата для III класса будетъ 26 коп., изъ коихъ въ пользу казны 12 к. (разстояніе отъ станціи Петербургъ Балтійской ж. д. до станціи Лигово—12 вер., тарифъ 1 коп. съ пассажиро-версты), а 14 коп.—Обществу.

Наконецъ, прежде чѣмъ перейти къ преніямъ по существу, Коммиссія нашла необходимымъ предложить предпринимателямъ еще одинъ вопросъ, именно: считаютъ ли они каждый свое предпріятіе исключаящимъ другое, или допускаютъ совмѣстное существованіе обоихъ и въ такомъ случаѣ въ какомъ объемѣ.

На это со стороны С. А. Бернатовича послѣдовалъ отвѣтъ, что если предпочтеніе будетъ отдано проекту Табурно, то онъ тѣмъ не менѣе считаетъ возможнымъ осуществить трамвай до Стрѣльны.

Въ такомъ объемѣ параллельное существованіе обоихъ предпріятій не встрѣтило возраженій и со стороны І. П. Табурно (при условіи присвоенія его предпріятію правительственной гарантіи облигацій).

Засимъ представителями Министерства Императорскаго Двора было заявлено, что, по обсужденіи въ особомъ совѣщаніи техникумъ вѣдомства оставшагося открытымъ въ предыдущемъ засѣданіи вопроса о допущеніи при проектѣ Табурно системы воздушныхъ проводовъ, вопросъ этотъ разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, но при условіи принятія всѣхъ мѣръ и извѣстныхъ техникъ усовершенствованій для обезопасенія разрыва проводовъ, порчи телеграфной и телефонной проволоки и проч.

По поводу возбужденнаго представителемъ Упра-

вления Желѣзныхъ Дорогъ д. ст. сов. Ярковскимъ вопроса о центральной электрической станціи при проектѣ Табурно, остальными членами отъ Министерства Путей Сообщенія было высказано, что доставка предпринимателемъ, при совмѣстной эксплоатаціи, энергіи для участка Лигово-Ораніенбаумъ будетъ, разумѣется, надлежащимъ образомъ обеспечена уставомъ Общества или особымъ договоромъ и что при такихъ условіяхъ нѣтъ основанія настаивать на передачѣ станціи въ хозяйственное завѣдываніе Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ *).

Представителемъ же Управленія Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ дорогъ было изъявлено согласіе (хотя только условное, въ зависимости отъ взгляда на этотъ предметъ С.-Петербургскаго Губернскаго Земства, въ вѣдѣніи коего въ настоящее время находится Петергофское шоссе) на предоставленіе предпріятію Бернатовича права пользованія обрѣзами названнаго шоссе въ тѣхъ предѣлахъ, какъ этотъ вопросъ былъ поставленъ въ Подкомиссіи, т. е. гдѣ имѣются свободные обрѣзы—дорога можетъ быть ведена по обрѣзамъ, а гдѣ таковыхъ нѣтъ—тамъ обязательно отчужденіе.

По выслушаніи всѣхъ сихъ заявленій, Коммиссія обратилась къ обсужденію дѣла по существу, причемъ сужденія и заключенія ея коснулись слѣдующихъ главнѣйшихъ вопросовъ:

I. Желательность сооруженія проектируемой линіи.

Принципіально осуществленіе электрической жел. дороги для соединенія С.-Петербурга съ южнымъ побережьемъ Финскаго залива, —до Красной Горки, признано Коммиссіею желательнымъ.

II. Возможность совмѣстной эксплоатаціи казною и частнымъ Обществомъ участка Лигово-Ораніенбаумъ.

Согласно съ заключеніемъ Подкомиссіи и Коммиссія признала, что совмѣстная эксплоатація, казалось-бы, не невозможна, но при непремѣнномъ условіи подчиненія предпринимателя всѣмъ тѣмъ требованіямъ, какія окажутся необходимыми для приспособленія названнаго участка къ совмѣстной эксплоатаціи. Главнѣйшія изъ необходимыхъ для сей цѣли

*) А. А. Ярковскій остался по этому вопросу при особомъ мнѣніи, полагая, что, по характеру движенія, обслуживаемаго линіею СПб.—Лигово—Ораніенбаумъ, совмѣстное пользованіе какимъ либо участкомъ этой линіи для паровой и электрической тяги допустимо только въ томъ случаѣ, если какъ всѣ работы по соотвѣстственному переустройству и оборудованію участка, такъ и сама эксплоатація паровая и электрическая—въ томъ числѣ и добыча электрической энергіи, наблюденіе за личнымъ составомъ, а равно ремонтъ, содержаніе и пополненіе вагоннаго парка—будутъ находиться въ полномъ административномъ и хозяйственномъ вѣдѣніи одного и того же казеннаго управленія.

работъ, перечисленные выше на страницѣ 22-й, не встрѣтили, какъ сказано, возраженій со стороны предпринимателя, а потребная на ихъ осуществленіе затрата, по приблизительному подсчету, включена въ составъ исчисленнаго Подкоммиссіею капитала предпріятія Табурно.

Однако, принципиально, Коммиссія высказалась въ томъ смыслѣ, что изъ двухъ возможныхъ формъ: совмѣстная эксплуатація или аренда, предпочтительнѣе была бы послѣдняя, какъ устраняющая всякія затрудненія и осложненія, которыя несомнѣнно встрѣтятся при совмѣстной эксплуатаціи.

Не будучи уполномочена на обсужденіе условій аренды, Коммиссія не нашла возможнымъ входить въ подробности сдѣланнаго по сему предмету І. П. Табурно дополнительнаго предложенія, но, согласно заявленію представителей Министерства Путей Сообщенія, сочла нужнымъ установить одно—что при арендѣ совершенно необходима постройка отъ Лигова до Ораніенбаума *третьяго пути* специально для движенія, съ паровою тягою, поѣздовъ воинскихъ, товарныхъ и чрезвычайной важности, съ достаточнымъ числомъ обгоночныхъ путей и разъѣздовъ для обезпеченія успѣшности и безопасности, между прочимъ, массовыхъ воинскихъ перевозокъ.

По предъявленіи сего условія І. П. Табурно, онъ выразилъ согласіе произвести необходимую на третій путь затрату изъ средствъ проектируемого имъ Общества, но при этомъ заявилъ, что онъ учтетъ, конечно, этотъ расходъ при опредѣленіи размѣра арендной платы.

При условіи сооруженія третьяго пути для пропуска, между прочимъ, паровыхъ воинскихъ поѣздовъ, требованіе о перевозкѣ войскъ по электрической дорогѣ, само собою разумѣется, будетъ относиться лишь къ участку Ораніенбаумъ—Красная Горка, однако, съ тѣмъ условіемъ, чтобы это не вліяло на расчетъ провозныхъ платъ по воинскому тарифу, каковой расчетъ долженъ оставаться общимъ для всего протяженія таковыхъ перевозокъ, независимо отъ того, какою именно тягою—паровою или электрическою совершался переѣздъ войскъ.

III. *Вопросъ о правѣ города на отдѣльный выкупъ части дороги, пролегающей въ городской чертѣ.*

По всестороннемъ обсужденіи означеннаго вопроса, Коммиссія пришла къ заключенію, что, и юридически, и по соображеніямъ практической цѣлесообразности, онъ долженъ быть разрѣшенъ *отрицательно*.

При этомъ Коммиссія исходила изъ слѣдующихъ соображеній: Желѣзныя дороги составляютъ правительственную регалію. Если эксплуатація ихъ можетъ быть предоставлена другимъ лицамъ, учрежденіямъ или обществамъ, то только на срокъ, но никогда не

безсрочно (ст. 575 и прим. 2 къ ней Уст. Путей Сообщенія Т. XII ч. I по прод. 1893 г.). Если же допустить, что городъ могъ бы выкупить часть дороги въ предѣлахъ городской черты, то это значило бы признать за городомъ право на вѣчное владѣніе головнымъ участкомъ дороги, выходящей за предѣлы города. Никогда, ни по отношенію одной дороги, выходящей за предѣлы города, за городами не признавалось права на выкупъ частей этихъ дорогъ, пролегающихъ въ городской чертѣ. Да и по существу дѣла это невозможно, такъ какъ желѣзная дорога, во всей своей совокупности, должна составлять одно недѣлимое цѣлое.

Въ данномъ конкретномъ случаѣ существующую Ораніенбаумскую дорогу предполагается только электризовать и перенести головную ея станцію съ Обводнаго канала въ другой, болѣе центральный пунктъ города. Подобно тому, какъ за городомъ никогда не было бы признано права на выкупъ нынѣшняго Балтійскаго вокзала и части Балтійской линіи, пролегающей въ городской чертѣ, и относительно вновь проектируемыхъ головного участка и станціи это право не можетъ принадлежать городу. То обстоятельство, что новая часть проектируется надъ городскимъ каналомъ (или при засыпкѣ его надъ городской улицей) можетъ служить лишь основаніемъ къ предоставленію городу извѣстнаго участія въ прибыляхъ предпріятія, но не можетъ измѣнить основного характера линіи, какъ желѣзнодорожнаго пути, выходящаго за городъ и соединяющаго его съ другими, внѣ городской черты лежащими мѣстностями.

Къ числу практическихъ соображеній, заставляющихъ высказываться противъ права города на отдѣльный выкупъ городской части дороги относятся также и тѣ затрудненія, которыя несомнѣнно возникли бы, если бы напр. казна пожелала выкупить загородную часть, а городъ не пожелалъ бы выкупать городскую часть, или наоборотъ. Источникъ энергіи, электрическая станція — одна. Не трудно предвидѣть къ какимъ бы это повело осложненіямъ.

По совокупности изложенныхъ соображеній, отвергая право города на отдѣльный выкупъ части дороги въ предѣлахъ городской черты и считая, что право выкупа всего предпріятія, въ цѣломъ его составѣ, должно принадлежать исключительно казнѣ, Коммиссія, какъ уже сказано выше, не отрицаетъ за городомъ права на извѣстное участіе въ прибыляхъ проектируемаго предпріятія, какъ во время эксплуатаціи его частнымъ предпринимателемъ, такъ и въ послѣдствіи, по переходѣ дороги въ казну, по выкупу или по окончанію срока концессіи.

IV. *О принудительномъ отчужденіи.*

Какъ одно, такъ и другое предпріятіе признаны Коммиссіею заслуживающими права на принудительное отчужденіе, но лишь за предѣлами города. Въ отношеніи предпріятія Бернатовича, вопросъ объ отчужденіи въ городѣ собственно и не возникаетъ, такъ какъ эта группа предпринимателей проситъ концессию только отъ границы города. Что же касается другого предпріятія, — по проекту Табурно, то вопросъ объ отчужденіи въ городѣ здѣсь падаетъ потому, что самъ предприниматель предполагаетъ соглашеніе, какъ съ городскимъ общественнымъ управленіемъ относительно занятія городскихъ земель, такъ и съ частными собственниками относительно занятія частныхъ имуществъ, противъ чего, со стороны Коммисіи, разумѣется, возраженій быть не можетъ.

Но если бы точка зрѣнія предпринимателя на этотъ предметъ измѣнилась, то *большинство* Коммисіи склонялось къ тому, что для продолженія *загородной желѣзной дороги* въ глубь города принудительное отчужденіе могло бы быть дано и на городскія земли; въ качествѣ распорядителя таковыми землями, городское общественное управленіе могло бы поставить извѣстныя условія относительно внѣшности желѣзнодорожнаго пути въ предѣлахъ города, содержанія его въ чистотѣ и порядкѣ, о приведеніи улицъ въ прежній видъ, если бы дорога перестала когда нибудь существовать, наконецъ получать, какъ уже сказано выше, извѣстное участіе въ прибыляхъ предпріятія, но препятствовать осуществленію такового, если бы Правительство признало цѣлесообразнымъ его разрѣшить, городское общественное управленіе врядъ ли было бы вправѣ.

Впрочемъ, какъ уже сказано, это послѣднее мнѣніе раздѣлялось не всѣми присутствовавшими: нѣкоторые изъ членовъ, а именно: М. В. Поузнерь и А. М. Остроградскій придерживались иного взгляда, полагая, что безъ согласія города, какъ управомоченнаго закономъ распорядителя городскими улицами, площадями, каналами и проч., разрѣшеніе на занятіе таковыхъ ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть дано.

V. *О присвоеніи облигаціонному капиталу предпріятія Табурно правительственной гарантіи.* (Группа Бернатовича о гарантіи не проситъ).

Большинствомъ всѣхъ голосовъ противъ трехъ (А. Н. Горчакова, К. Я. Загорскаго и участвовавшаго въ Коммисіи, въ качествѣ свѣдущаго лица, проф. П. Д. Войнаровскаго), Коммиссія высказалась *противъ гарантіи*.

Главнѣйшіе мотивы къ отказу въ гарантіи слѣдующіе:

По закону 10 іюня 1905 года гарантія можетъ быть присваиваема только такимъ дорогамъ, за которыми признается *государственное экономическое* значеніе. Разсматриваемое же предпріятіе не содержитъ въ себѣ такихъ признаковъ, которые давали бы право на признаніе за нимъ указаннаго значенія. Главнѣйшее назначеніе этой дороги — расселеніе горожанъ, имѣетъ по преимуществу *мѣстное* значеніе. Хотя С.-Петербургъ, какъ столица Имперіи, привлекаетъ къ себѣ населеніе изъ разныхъ мѣстностей, но расселеніе живущихъ въ немъ, хотя бы и временно, по отношенію къ самому городу все же остается мѣстной задачей. Къ тому же эта потребность къ расселенію, въ извѣстной степени удовлетворяется, въ числѣ прочихъ, и существующею Ораніенбаумскою дорогою. Во всякомъ случаѣ проектируемое Табурно предпріятіе принадлежитъ къ числу „желательныхъ“ только, но не къ числу необходимыхъ и неотложныхъ. Между тѣмъ можно было бы назвать рядъ другихъ дорогъ, которыя имѣютъ первоклассное значеніе и которыя тѣмъ не менѣе все таки еще не осуществлены. Поэтому, при современныхъ тяжелыхъ условіяхъ денежнаго рынка, когда при реализаціи теряются такія значительныя суммы, несвоевременно было бы отягощать казну обязательствомъ по гарантіи платежей подобнаго предпріятія. Къ тому же, хотя подсчетъ доходности этого проекта заключенъ съ извѣстной прибылью, нельзя всетаки поручиться за то, что, въ особенности въ первые годы эксплуатаціи, не потребуются вовсе приплатъ по гарантіи.

Нельзя отрицать того, что дорога эта главнымъ образомъ служить интересамъ города. Значительная доля потребнаго дѣйствительнаго капитала падаетъ на наиболѣе дорогую *городскую* часть (одна эстокада исчисляется въ 7 милл. рублей). При такихъ условіяхъ, по мнѣнію О. А. Струве, можно было бы еще говорить о гарантірованіи Государственною казною капитала загородной части дороги, если бы городъ взялъ на себя гарантірованіе остальной части капитала, но такого предложенія нѣтъ и рассчитывать на это нельзя.

Мнѣніе же вышепоименованныхъ *трехъ* лицъ о возможности предоставленія гарантіи разсматриваемому предпріятію основывалось на томъ, что всякая желѣзная дорога имѣетъ въ извѣстной мѣрѣ общегосударственное значеніе, что капиталы Балтійской дороги, когда она принадлежала частному Обществу, были гарантірованы, что казна и въ настоящее время затрачиваетъ государственныя средства на содержаніе и улучшеніе этой линіи, а съ осуществленіемъ проектируемаго предпріятія освободится отъ извѣстныхъ затратъ, необходимыхъ для ея развитія.

VI. Прочія условія предпринимателей.

Срокъ концессіи (50 лѣтъ) и срокъ выкупа (20 лѣтъ) — одинаковые у обоихъ предпринимателей. Условія выкупа обычные.

Табурно включаетъ въ расцѣпочную вѣдомость проценты на акціи за время постройки (изъ расчета 3-хъ годовыхъ). Группа Бернатовича объ этомъ не просить.

Табурно предоставляетъ городу и казнѣ участіе въ прибыляхъ, каждому въ размѣръ 30⁰/₀ остатка чистой прибыли сверхъ 7⁰/₀ на акціонерный капиталъ.

Всѣ означенныя условія признаны Коммиссіею пріемлемыми.

Ходатайствъ о предоставленіи какихъ либо другихъ льготъ предпринимателями не заявлено.

VII. Какое изъ двухъ предложеній предпочтительнѣе.

По этому вопросу мнѣнія присутствовавшихъ раздѣлились слѣдующимъ образомъ.

Семь голосовъ (С. Н. Ястржембскій, М. И. Кіановскій, М. В. Поузнерь, А. В. Ивановскій, П. И. Дмитріевъ, А. М. Остроградскій и Ф. Ф. Каналошый-Лефлеръ—представитель Дворцоваго вѣдомства), по совокупности условій, высказались за предпріятіе группы Бернатовича. Преимущества этой дороги передъ дорогою Табурно означенныя лица усматриваютъ въ слѣдующемъ: линія Бернатовича проходитъ по новымъ мѣстамъ, тогда какъ Табурно, на половинѣ протяженія, пользуется существующею Ораніенбаумскою дорогою. Если Бернатовичъ сойдется съ городомъ, то его проектъ представитъ почти тѣ же удобства посадки въ городъ, какъ и проектъ Табурно, но за то не будетъ всѣхъ тѣхъ осложненій съ городомъ, которыя надо ожидать при проектѣ Табурно. Лица, входящія въ группу Бернатовича, принадлежатъ къ инициаторамъ вопроса, что даетъ имъ также извѣстное нравственное преимущество. Наконецъ эта группа не требуетъ гарантіи. Вопросъ же объ убыточности этого предпріятія отпадаетъ послѣ того, какъ Бернатовичъ, отъ лица своей группы, изъяснилъ согласіе на всю ту сумму, платежъ по которой не покрывается исчисленнымъ чистымъ доходомъ, увеличить акціонерный капиталъ *).

Пять голосовъ (А. Н. Горчаковъ, О. А. Струве, П. П. Червинскій, К. Я. Загорскій и проф. П. Д. Вой-

*) По этому поводу необходимо дополнить вышеприведенные подсчеты слѣдующимъ: исчисленный выше, на стр. 25-ой чистый доходъ въ 372.000 р. покроетъ платежи на номинальный капиталъ кругло 6.790.000 р. (5,48⁰/₀ на 6.790.000 = 372.092 р.). 6.790.000 р. нарицательнаго негарантированнаго облигаціоннаго капитала (при курсѣ 60⁰/₀, зачетъ 0⁰/₀ за время постройки и проч.) соответствуетъ дѣйствительному капиталу въ 3.667.000 р. Вычитая эту сумму изъ 7.400.000 дѣйств. строительнаго капитала даннаго предпріятія, получаемъ 3.733.000 р., которые должны быть реализованы въ видѣ акцій, а съ расходомъ по печатанію, всего потребуется акцій на 3.748.000 р. нариц.

наровскій, участвовавшій, какъ сказано, въ качествѣ свѣдущаго лица) наоборотъ отдають предпочтеніе проекту Табурно, какъ наиболѣе обширному и вслѣдствіе бѣльшей скорости движенія и головной станціи у Казанскаго собора, обѣщающему обывателямъ бѣльше удобствъ; но при этомъ изъ означенныхъ лицъ П. П. Червинскій не согласенъ на присвоеніе облигаціонному капиталу сего предпріятія правительственной гарантіи, а О. А. Струве полагаетъ, что вопросъ о правительственной гарантіи могъ бы быть разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ при условіи ограниченія этой гарантіи частью стоимости виѣгородскаго участка линіи. Эти же пять лицъ не встрѣчаютъ препятствій къ тому, чтобы, одновременно съ разрѣшеніемъ постройки дороги по проекту Табурно, группѣ Бернатовича дозволено было осуществить линію трамвайнаго типа до Стрѣльны.

Одинъ голосъ (А. В. Кушинниковъ), отдавая предпочтеніе проекту Бернатовича, въ виду того, что эта дорога проходить преимущественно черезъ новыя мѣста, нынѣ почти не обслуживаемыя Балтійскою линіею (въ особенности участокъ отъ Путиловской заставы до Лигово, населенный рабочими и лишенный всякихъ удобныхъ путей сообщенія), въ то же время не встрѣчаетъ препятствій къ осуществленію проекта Табурно, дающаго жителямъ столицы удобства болѣе быстраго сообщенія съ Ораніенбаумомъ. Предпріятія эти почти не конкурируютъ другъ съ другомъ и потому возможно было бы совмѣстное осуществленіе обоихъ, но, конечно, лишь при условіи, что облигаціонному капиталу дороги Табурно не будетъ присвоена правительственная гарантія. Постройка же участка Ораніенбаумъ—Красная Горка должна быть предоставлена одному изъ предпринимателей.

Заключеніе.

На основаніи изложеннаго Коммиссія, *большинствомъ голосовъ*, высказалась за проектъ инженеровъ Бернатовича, Гесслера, Осташева, Максимовича и Кистера. *Меньшинство* же отдавало предпочтеніе проекту инженера Табурно, считая возможнымъ, одновременно съ этимъ проектомъ, разрѣшить группѣ Бернатовича осуществленіе трамвая до Стрѣльны.

Подлинный за надлежащими подписями,

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ

загородных пассажиров предприятия Табурно по участкам и классамъ.

а) по участкамъ.

Уч. Казанская площадь—Лигово:

Сквозное нормальное движение	4.875.000	пассажир.
> добавочное (20%)	975.000	>
> за Ораніенбаумъ	200.000	>
Мѣстное сообщеніе	1.000.000	>

Итого 7.050.000 пассажир.

Уч. Лигово—Ораніенбаумъ:

Сквозное за Ораніенбаумъ движение	200.000	пассажир.
Мѣстное сообщеніе съ С.-Петербургомъ, за вычетомъ 25% Лиговскихъ пассажи- ровъ (4.875.000 — 1.215.000 =)	3.660.000	>
20%-ная надбавка	730.000	>
Междустанціонное сообщеніе уч. (500.000 + + 20%-ная надбавка =)	600.000	>

Итого 5.190.000 пассажир.

Уч. Ораніенбаумъ — Красная Горка:

Мѣстное сообщеніе	200.000	пассажир.
-----------------------------	---------	-----------

б) по классамъ:

I кл.—2,40%, II кл.—21,30% и III кл. 76,30%.

Уч. Казанская площадь—Лигово:

I классъ.	Сквозное нормальное движение	117.000	пассажир.
	> добавочное >	23.400	>
	> за Ораніенбаумъ	4.800	>
	Мѣстное сообщеніе	24.000	>
II >	Сквозное нормальное движение	1.038.375	>
	> добавочное >	207.675	>
	> за Ораніенбаумъ	42.600	>
	Мѣстное сообщеніе	213.000	>
III >	Сквозное нормальное движение	3.719.625	>
	> добавочное >	743.925	>
	> за Ораніенбаумъ	152.600	>
	Мѣстное сообщеніе	763.000	>

Итого 7.050.000 пассажир.

Уч. Лигово—Ораніенбаумъ:

I классъ.	Сквозное за Ораніенбаумъ движ.	4.800	пассажир.
	Мѣстное нормальное движение	87.840	>
	> добавочное >	17.520	>
II >	Сквозное за Ораніенбаумъ движ.	42.600	>
	Мѣстное нормальное движение	779.580	>
	> добавочное >	155.490	>
III >	Сквозное за Ораніенбаумъ движ.	152.600	>
	Мѣстное нормальное движение	2.792.580	>
	> добавочное >	556.990	>
	Междустанціонное всѣхъ 3-хъ кл. >	600.000	>

Итого 5.190.000 пассажир.

Уч. Ораніенбаумъ — Красная Горка:

I классъ.	Мѣстное сообщеніе	4.800	пассажир.
II >	> >	42.600	>
III >	> >	152.600	>

Итого 200.000 пассажир.

И С Ч И С Л Е Н І Е

валового дохода предприятия Табурно по загородному движению.

Уч. Казанская пл.—Лигово: I кл. Сквозные нормаль-			
ные пассажиры.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$105.300 \times (40 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	57.915 р.
		$11.700 \times 40 \text{ к.} =$	4.680 »
Сквозные добавочные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$21.060 \times (40 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	11.583 »
		$2.340 \times 40 \text{ к.} =$	936 »
Сквозные за Ораніен-			
баумъ.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$4.320 \times (40 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	2.376 »
		$480 \times 40 \text{ к.} =$	192 »
Мѣстные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$21.600 \times (28 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	9.288 »
		$2.400 \times 28 \text{ к.} =$	672 »
II кл. Сквозные нор-			
мальные.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$934.538 \times (24 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	364.470 »
		$103.837 \times 24 \text{ к.} =$	24.921 »
Сквозные добавочные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$186.908 \times (24 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	72.894 »
		$20.767 \times 24 \text{ к.} =$	4.984 »
Сквозные за Ораніен-			
баумъ.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$38.340 \times (24 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	14.953 »
		$4.260 \times 24 \text{ к.} =$	1.022 »
Мѣстные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$191.700 \times (17 \text{ к.} + 15 \text{ к.}) =$	61.344 »
		$21.300 \times 17 \text{ к.} =$	3.621 »
III кл. Сквозные нор-			
мальные.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$3.347.663 \times (16 \text{ к.} + 10 \text{ к.}) =$	870.392 »
		$371.962 \times 16 \text{ к.} =$	59.414 »
Сквозные добавочные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$669.533 \times (16 \text{ к.} + 10 \text{ к.}) =$	174.079 »
		$74.392 \times 16 \text{ к.} =$	11.903 »
Сквозные за Ораніен-			
баумъ.	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$137.340 \times (16 \text{ к.} + 10 \text{ к.}) =$	35.708 »
		$15.260 \times 16 \text{ к.} =$	2.442 »
Мѣстные.			
	$\left. \begin{array}{l} \frac{9}{10} \\ \frac{1}{10} \end{array} \right\}$	$686.700 \times (11 \text{ к.} + 10 \text{ к.}) =$	144.207 »
		$76.300 \times 11 \text{ к.} =$	8.393 »
Итого . . .			1.942.389 р.
Скинуть $\frac{1}{8}$ часть на удешевленные билеты			
			— 242.799 »
Итого . . .			1.699.590 р.
Прибавить 1% отъ дѣтскихъ билетовъ			
			+ 16.996 »
Итого . . .			1.716.586 р.
Багажъ			
			25.000 »
Воинское движеніе			
			25.000 »
Разные доходы			
			20.000 »
Грузовое движеніе по 100 руб. съ версты			
			1.600 »
Всего по первому участку			1.788.186 р.

СВОДЪ РАСХОДОВЪ

предпріятія Табурно (кромѣ расхода по городскому движенію).

НАИМЕНОВАНИЕ РАСХОДОВЪ.	Общая сумма.	Въ томъ числѣ на участки:		
		Казанская пл.—Лигово.	Лигово—Ора- ніенбаумъ.	Ораніенбаумъ- Красная Горка.
	РУБЛИ.	РУБЛИ.	РУБЛИ.	РУБЛИ.
Содержаніе Правленія дороги	62.000	36.800	—	25.200
> Управленія > 	80.500	48.000	—	32.500
Служба ремонта пути и зданій	101.720	62.320	—	39.400
> тяги и подвижного состава (со- держаніе мастерскихъ и расходы по содержанію и ремонту вагоновъ) .	254.962	115.252	125.444	14.266
Содержаніе центральной станціи (Топ- ливо, вода, смазка и ремонтъ ма- шинъ. Служба поѣздовъ)	517.240	233.810	254.488	28.942
Содержаніе воздушной сѣти	40.900	18.488	20.123	2.289
Служба движенія	222.480	146.420	30.120	45.940
Содержаніе матеріальной службы . . .	7.510	3.395	3.695	420
> службы телеграфа	38.440	27.320	—	11.120
Расходы по электрическому освѣщенію .	27.540	12.449	13.550	1.541
Итого	1.353.292	704.254	447.420	201.618
	въ томъ числѣ на амортиза- цію 220.900 р.			

Измѣненіе въ доходности

Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ отъ предпріятія Табурно.

I. Потеря участка С.-Петербургъ—Лигово.

Къ 1911 году нормальное число пассажировъ на этомъ участкѣ предполагается въ 4.875.000 человѣкъ.

Выручка отъ ихъ перевозки будетъ:

I класса (2,40 ⁰ /о) —	117.000 пасс.	× 33 коп. =	38.610 руб.
II > (21,30 ⁰ /о) —	1.038.375 >	× 20 > =	207.675 >
III > (76,30 ⁰ /о) —	3.719.625 >	× 13 > =	483.551 >

Итого . . . 729.836 руб.

Скинуть ¹/8 часть на удешевленные билеты —91.230 >

Итого . . . 638.606 руб.

Прибавить 1⁰/о отъ дѣтскихъ билетовъ + 6.386 >

Всего теряется выручки (кругло) 645.000 руб.

Число пассажиро-верстъ: $4.875.000 \times 13 = 63.375.000$.

Предполагая стоимость пассажиро-версты на Ораніенбаумской вѣтви въ 0,8 коп. (на всей Балтійской дорогѣ стоимость эта выражается въ 1,02 коп.) получается экономія на расходахъ въ $63.375.000 \times 0,8 \text{ коп.} = 507.000 \text{ руб.}$

Итакъ: потеря выручки 645.000 руб.
экономія на расходахъ 507.000 >

Чистая потеря . . . 138.000 руб.

II. Увеличеніе дохода участка Лигово—Ораніенбаумъ.

Новые пассажиры, благодаря электризаціи и продолженію дороги за Ораніенбаумъ:

Сквозные за Ораніенбаумъ	200.000 пасс.
20 ⁰ /о надбавка къ числу мѣстныхъ пассажировъ въ сообщеніи съ С.-Петербургомъ . . .	730.000 >
20 ⁰ /о надбавка къ числу междустанціонныхъ пассажировъ этого участка	100.000 >

Итого новыхъ . . . 1.030.000 пасс.

Выручка отъ нихъ:

A) Сквозные за Ораніенбаумъ:

I классъ 4.800 × 63 коп. =	3.024 руб.
II > 42.600 × 38 > =	16.188 >
III > 152.600 × 25 > =	38.150 >

Итого . . . 57.362 руб.

Б) Мѣстные добавочные:

I классъ	17.520	×	45 коп.	=	7.884 руб.
II >	155.490	×	27 >	=	41.982 >
III >	556.990	×	18 >	=	100.258 >

Итого 150.124 руб.

В) Добавочные междустанціонные:

Всѣхъ 3-хъ классовъ 100.000 × 10 коп. = 10.000 руб.

Итакъ: 57.362 р. + 150.124 р. + 10.000 р. = 217.486 руб.
Скинуть $\frac{1}{8}$ часть на удешевленные билеты — 27.186 >

Итого 190.300 руб.

Прибавить 1⁰/₀ отъ дѣтскихъ билетовъ + 1.900 >

Итого добавочной выручки 192.200 руб.

Пробѣгъ упомянутыхъ 1.030.000 пассажировъ слѣдующій:

200.000	×	25	=	5.000.000	пассажиро-верстъ
730.000	×	18	=	13.440.000	> >
100.000	×	10	=	1.000.000	> >

Всего 19.440.000 пассажиро-верстъ.

Допуская, что отъ перехода на электрическую тягу не произойдетъ никакого удешевленія въ расходахъ, расходъ по исчисленнымъ 19.440.000 пассажиро-верстамъ по 0,8 коп. составитъ 155.520 руб.

Итакъ: новый доходъ 192.200 руб.
> расходъ 155.520 >

Чистая прибыль . 36.680 руб.

Въ общемъ итогъ слѣдовательно:

Потеря по уч. С.-Петербургъ—Лигово 138.000 руб.
Прибыль по уч. Лигово—Ораніенбаумъ 36.680 >

Итого потери, кругло . . . 100.000 руб.

