



ЖУРНАЛЪ

Комиссии о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о сооруженіи ширококолейнаго подъѣзднаго пути отъ Малой Охты до имѣнія Котушки.

Засѣданіе 12 января 1910 года.

Предсѣдательствовалъ:

Директоръ Департамента Желѣзодорожныхъ Дѣлъ д. ст. сов. Н. Е. Гащинтовъ.

Присутствовали:

Члены Комиссіи:

Отъ Министерства Путей Сообщенія	{ тайн. сов. <u>Ястржембскій</u> . д. ст. сов. <u>Струве</u> . ст. сов. <u>Червинскій</u> .
Министерства Внутреннихъ Дѣлъ	{ въ званіи Камергера Высочайшаго Двора ст. сов. <u>Бурдуковъ</u> .
" Главнаго Управл. Землеустр. и Земледѣлія	{ тайн. сов. <u>Шульцъ</u> . ст. сов. <u>Котляровъ</u> .
" Военнаго Министерства	капитанъ <u>Барченевъ</u> .
" Государственнаго Контроля	колл. сов. <u>Девіенъ</u> .
" Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ	{ въ званіи Камергера Высочайшаго Двора д. ст. сов. <u>Панчулідзевъ</u> .
" Министерства Торговли и Промышленности	{ д. ет. сов. <u>Ивановъ</u> . ст. сов. <u>Былелюбскій</u> . надв. сов. <u>Ивановскій</u> .
" Государственной Канцеляріи	колл. сов. <u>Юматовъ</u> .
" Министерства Финансовъ	{ д. ст. сов. <u>Загорскій</u> . ст. сов. <u>Старынкевичъ</u> .

Представители:

Предсѣдатель С.-Петербургской Уѣздной Земской Управы . . д. ст. сов. Е. И. Яковлевъ.
Членъ Охтенской пригородной управы P. Ф. Аникинъ.

Кромѣ сего въ засѣданіи Комиссіи присутствовалъ довѣренный предпринимателя, Гофмейстера Высочайшаго Двора C. A. Де-Каррефа, канд. правъ A. B. Бяловескій.

Дѣлон производитель Комиссіи H. Ермиловъ.

Изложение дела.

Въ апрѣлѣ 1909 года землевладѣлець Шлиссельбургскаго уѣзда, С.-Петербургской губерніи, гофмейстеръ Высочайшаго Двора С. А. Де-Каррьеъ обратился къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставлениі ему права постройки и эксплоатациі ширококолейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ Малой Охты до принадлежащаго ему имѣнія Колтуши, протяженіемъ 14 верстъ. Дорогу эту гофмейстеръ Де-Каррьеъ предполагалъ осуществить безъ какихъ либо пособій и льготъ отъ казны, но съ предоставлениемъ ему права принудительного отчужденія потребныхъ для дороги земель.

Начинаясь на Малой Охтѣ, близъ будущаго Охтенскаго моста, черезъ р. Неву, проектируемая дорога на протяженіи около версты проходитъ по улицамъ Малой Охты, пересѣкая на 3-ей верстѣ строящуюся Соединительную вѣтвь между Имперскими и Финляндскими желѣзными дорогами. Затѣмъ линія проектирована черезъ деревни Яблоновку и Косую Гору до имѣнія Колтуши, принадлежащаго предпринимателю.

Главная цѣль сооруженія линіи, согласно даннымъ представленной С. А. Де-Каррьеомъ пояснительной записки, заключается въ облегченіи сбыта въ С.-Петербургъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ изъ района линіи, а также булыжника и песка изъ имѣнія Колтуши. Постройка дороги должна также удовлетворить потребности столичнаго населенія въ разселеніи, такъ какъ районъ, пересѣкаемый ею, представляеть сухую и высокую мѣстность съ хорошей водой.

Главнѣйшія условія сооруженія и эксплоатациі проектируемой дороги, предложенные предпринимателемъ, заключаются въ слѣдующемъ.

Срокъ постройки 3-хъ лѣтній со дня Высочайшаго утвержденія условій сооруженія и эксплоатациі дороги; срокъ концессіи 90 лѣтъ со дня открытія правильнаго движения, срокъ выкупа — 25 лѣтъ по открытіи движения, при чмъ выкупная цѣна опре-

дѣляется путемъ капитализаціи^{1/3} средняго валового дохода дороги за годъ, опредѣленнаго по результатамъ предшествующаго выкупу трехлѣтія.

Вышеизложенный проектъ сооруженія Мал. Охта-Колтушевской линіи былъ внесенъ на разсмотрѣніе Коммиссіи въ засѣданіи ея 26 мая 1909 года. Не входя, однако, въ обсужденіе финансовыхъ и техническихъ условій сооруженія дороги, Коммиссія, въ виду проектируемаго примыканія разматриваемой линіи къ соединительной вѣтви между Императорскими и Финляндскими желѣзными дорогами и ожидаемаго предпринимателемъ поступленія грузовъ съ проектируемой дороги на указанную вѣтвь, признала къ заключенію, что дорога эта является въ сущности подъѣзднымъ путемъ къ Соединительной вѣтви. Въ виду сего, вопросъ о предоставлениі предпринимателю права принудительного отчужденія могъ бы быть, на основаніи ст. 28 Положенія о подъѣздныхъ путяхъ (Св. Зак. Т. XII, ч. I, по продолж. 1906 года), разрешенъ послѣ предварительного разсмотрѣнія его въ Особомъ Присутствіи подъ предсѣдательствомъ мѣстнаго Губернатора (ст. 14 того же Положенія), а до выполнения предпринимателемъ требованій означеннаго Положенія, Коммиссія не нашла возможнымъ приступить къ детальному обсужденію представленааго гофмейстеромъ Высочайшаго Двора С. А. Де Каррьеера проекта. При этомъ Коммиссія признала необходимымъ сообщить предпринимателю о тѣхъ частныхъ и общихъ замѣчаніяхъ, которые намѣчены были членами Коммиссіи при ознакомлении ихъ съ представленными предпринимателемъ данными о сооруженіи и эксплоатаціи проектируемой имъ дороги.

Во исполненіе вышеупомянутаго заключенія Коммиссіи, гофмейстеръ Высочайшаго Двора С. А. Де Каррьеера вошелъ съ ходатайствомъ предъ Особомъ Присутствіемъ при С.-Петербургскомъ Губернаторѣ о предоставлениі ему права принудительного отчужденія. Особое Присутствіе, обсудивъ, въ засѣданіяхъ 21 августа и 9 октября 1909 года, ходатайство г. Де-Каррьеера нашло, что означенная желѣзная дорога, обслуживая два уѣзда С.-Петербургскій и Шлиссельбургскій, а равно пригородъ Малую Охту, несомнѣнно разовьетъ въ этихъ мѣстностяхъ сельско-хозяйственную и заводскую промышленность и окажеть услугу мѣстности, лежащей къ сѣверо-востоку отъ С.-Петербурга, а равно откроетъ жителямъ столицы значительный районъ для заселенія въ мѣстности, по своему топографическому положенію стоящей несравненно въ лучшихъ условіяхъ, чѣмъ другіе пригороды. Принимая же во вниманіе, что Императорское Человѣколюбивое Общество, по землямъ котораго пройдетъ проектируемая желѣзная дорога, не въ правѣ продавать жертвованное ему иму-

щество. Присутствіе пришло къ заключенію о необходимости принудительного отчужденія потребнаго подъ желѣзную дорогу количества земли.

Засимъ предпринимателемъ была представлена пояснительная записка съ переработанными имъ условіями сооруженія и эксплоатациі проектируемаго имъ подъѣзднаго пути, согласно съ заключеніемъ, сдѣланымъ Коммісіею въ засѣданіи 26 мая 1909 года.

Главнѣйшія изъ предлагаемыхъ предпринимателемъ въ настоящее время условій нижеслѣдующія:

1) Срокъ концессіи испрашивается въ 85 лѣтъ со дня открытия правильнаго на дорогѣ движенія, срокъ выкупа — 25 лѣтъ; 2) срокъ постройки устанавливается въ 3 $\frac{1}{2}$ года со дня утвержденія Министромъ Путей Сообщенія расценочной вѣдомости дороги; 3) испрашивается право принудительного отчужденія земель; 4) тяга на подъѣздномъ пути паровая; 5) испрашаются льготы: а) право получать плату за перевозку почты и за отводъ помѣщеній для чиновъ почтово-телеграфнаго вѣдомства и жандармской полиціи въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ; б) право въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ получать отъ Правительства разницу между платою, расчитанною по дѣйствующему коммерческому тарифу, и платою по введенному льготному тарифу, на осуществленіе котораго предприниматель не изъявилъ своего согласія и в) освобожденіе отъ расходовъ на содержаніе правительственной инспекціи и жандармской полиціи какъ во время постройки, такъ и во время эксплоатациі подъѣзднаго пути.

Что касается строительной стоимости проектируемой дороги, то таковая, по расценочной вѣдомости, со включеніемъ стоимости отчужденія земель и стоимости станиціонныхъ построекъ, опредѣлена въ 400.000 руб.

Изъ представленной предпринимателемъ экономической записи усматривается, что доходность проектируемаго подъѣзднаго пути исчисляется имъ лишь приблизительно и опредѣляется въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

Число пассажировъ 400.000 чел.; выручка 56.280 р.
Грузы большой скорости 200.000 п.; „ 5 600 „

Грузы малой скорости:

Картофель 1.000.000 пудовъ	„	21.000 „
Сѣно 1.000.000 пудовъ	„	14.000 „
Камень и песокъ 2.000.000 пуд.	„	2.800 „
Прочіе грузы 350.000 пуд.	„	16.940 „

Итого перевозокъ 4.550.000 пуд.

съ выручкой	60.340 р.
Весь валовой доходъ	116.620 „

Расходы эксплоатации исчислены предпринимателемъ всего въ суммѣ 34.160 р.

Такимъ образомъ чистый доходъ предпринимателемъ исчисляется въ 82.460 руб., что дало бы 25% на затраченный капиталъ.

Входить въ детальную проверку этого приблизительного исчислениія доходности дѣлопроизводство Комиссии не нашло возможнымъ за полнымъ отсутствиемъ какихъ-либо данныхъ для сего. Принимая же во вниманіе, что хотя проходящая съвериге проектируемаго подъѣзднаго пути узкоколейная Ириновская жел. дорога и находится въ нѣсколько иныхъ условіяхъ эксплоатации, чѣмъ будетъ находиться проектируемый нынѣ подъѣздній путь, тѣмъ не менѣе даныя о результатахъ его эксплоатации могли бы служить нѣкоторымъ масштабомъ для сужденія о доходности Малая Охта-Колтушевскаго подъѣзднаго пути, дѣлопроизводство произвело подсчетъ доходности послѣдней на основаніи эксплоатационныхъ нормъ Ириновской жел. дороги.

По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія за 1906 годъ, доходность отъ пассажирскаго движенія на Ириновской жел. дорогѣ выразилась въ суммѣ 2.385 р. на версту, доходность отъ товарнаго движенія—по 1.368 р. на версту и эксплоатационные расходы—по 2.924 р. на версту.

При примѣненіи этихъ нормъ къ проектируемому подъѣздному пути, имѣющему протяженіе въ 14 верстъ, окажется, что доходность его можно было бы ожидать въ слѣдующихъ цифрахъ:

Пассажирское движеніе	33.390 р.
Товарное движеніе	19.152 "
<hr/>	
Итого валового дохода	52.542 р.
Эксплоатационные расходы	40.936 "

Такимъ образомъ чистый доходъ выразился бы въ суммѣ 11.606 р., что составило бы 2,9% на затраченный на постройку дороги капиталъ въ 400.000 р.

Затѣмъ Комиссии были доложены выработанныя С.-Петербургскою Уѣздною Земскою Управою и признанныя С. А. Де-Каррьеромъ для себя обязательными условія относительно сооруженія и эксплоатации Малая Охта-Колтушевскаго подъѣзднаго пути: 1) мостовая на протяженіи желѣзнодорожныхъ путей, проходящихъ по улицамъ, должна быть сдѣлана между рельсами, т. е. примѣрно на 5 футъ, и по одному аршину съ каждой виѣшней стороны рельсъ; 2) ремонтъ этой мостовой, какъ зимний, такъ и лѣтній,

долженъ производиться средствами и за счетъ же-
лѣзной дороги, причемъ собираемый съ дороги му-
соръ, снѣгъ, грязь и т. п. должны убираться своевре-
менно и евозиться въ мѣсто свалокъ или уничтоже-
нія; 3) рельсы должны быть проложены непремѣнио
по срединѣ улицы; 4) ширина дорожнаго полотна въ
мѣстахъ разъездовъ должна быть доведена за счетъ
предпринимателя до ширины 8 саж., причемъ ре-
монть полотна дороги и между путями разъездовъ
остается на обязанности и отвѣтственности желѣз-
ной дороги; 5) шпалы должны быть вкопаны въ землю
съ такимъ расчетомъ, чтобы вмѣстъ съ рельсами не
выходить изъ профиля дорожнаго полотна, дабы оныя
не служили препятствіемъ къ свободному пѣшему и
иному движенію по путямъ, находящимся въ обще-
ственномъ пользованіи; 6) локомотивы и вообще со-
оруженія желѣзной дороги, выбрасывающія искры,
должны быть снабжены надлежащими приборами,
предохраняющими отъ вылетаія искръ: независимо
отъ сего, локомотивы должны быть съ защитными
сѣтками и звонками, предупреждающими, гдѣ это
слѣдуетъ, о приближеніи подвижного состава; 7)
уголь, если таковой будетъ употребляться при эк-
сплоатациі, желателенъ бездымяный; 8) въ мѣстахъ
прохожденія желѣзной дороги по частнымъ владѣ-
ніямъ предприниматель входить съ собственниками
сихъ владѣній въ непосредственное соглашеніе по
предмету направленія желѣзной дороги по таковымъ
владѣніямъ; 9) тѣ мосты, которые являются соедине-
ніемъ улицъ и дорогъ общественнаго пользованія,
должны имѣть ширину не менѣе 6 саженей съ тро-
туарами для пѣшеходовъ; 10) предприниматель и
его правопреемники должны въ отношеніи желѣзной
дороги подчиняться всѣмъ, какъ нынѣ дѣйствующимъ,
такъ и впредь могутимъ быть изданными для
С.-Петербургскаго уѣзда обязательнымъ постановле-
ніямъ; 11) черезъ рѣку Оккервиль долженъ быть
устроенъ отдельный для надобностей желѣзной до-
роги мостъ.

Условія эти были одобрены С.-Петербургскимъ
Уѣзднымъ Земскимъ Собраниемъ 13 января 1909 года,
при чмъ Собрание включило въ нихъ еще нижеслѣ-
дующія условія: 1) на протяженіи дороги въ предѣ-
лахъ С.-Петербургскаго уѣзда должны быть устроены
три станціи или полустанка со всѣми удобствами для
лицъ, ожидающихъ прибытія поѣздовъ. Мѣста для
станцій должны быть назначены по соглашенію съ
Управой, 2) ширина дорожнаго полотна улицъ, по
которымъ пройдетъ новая желѣзная дорога должна
быть не менѣе 6 саженей, а въ мѣстахъ назначен-
ныхъ для разъездовъ не менѣе 8-ми, 3) предприни-
мателемъ С. А. Де-Каррьеромъ долженъ быть внесено
залогъ въ 2.000 рублей, который при исполненіи

концессіонеромъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ по договору съ С.-Петербургскимъ Уѣзднымъ Земствомъ поступаетъ въ пользу сего постѣдняго и, наконецъ, § 11 долженъ быть измѣненъ такъ: черезъ рѣку Оккервиль долженъ быть устроенъ мостъ такихъ размѣровъ, чтобы въ случаѣ сломки или закрытия существующаго нынѣ черезъ рѣку Оккервиль моста Человѣколюбиваго Общества, онъ могъ удовлетворять конному и пѣшему сообщенію обывателей.

Сужденія Коммиссіи. Приступивъ къ разсмотрѣнію проекта подъѣздного пути отъ Малой Охты до имѣнія Колтуши, Коммиссія прежде всего остановилась на томъ значеніи, которое этотъ путь можетъ имѣть для столичнаго населенія, нуждающагося въ здоровыхъ пригородныхъ мѣстахъ для своего разселенія. Обслуживая возвышенную и сухую мѣстность къ сѣверо-востоку отъ С.-Петербурга, путь этотъ откроетъ для заселенія обширное пространство, которое въ связи съ постройкой новаго Охтенскаго моста чрезъ р. Неву, сдѣлается пригородомъ столицы. Съ другой стороны подъѣздной путь отъ Малой Охты до Колтушей будетъ имѣть существенное мѣстное значеніе, облегчая сбытъ мѣстныхъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ въ столицу. Въ настоящее время единственнымъ путемъ для сообщенія Колтушской волости съ С.-Петербургомъ является земское шоссе отъ Колтушей до Бол. Охты, чрезъ „Пороховые“, протяженіемъ 16 верстъ, такъ что для доставки продуктовъ въ столицу приходится отвлекать отъ сельско-хозяйственныхъ работъ и рабочихъ, и лошадей, что особенно чувствительно въ рабочую пору.

Такимъ образомъ сооруженіе проектируемаго гофмайстеромъ Высочайшаго Двора С. А. Де-Каррьромъ подъѣздного пути отъ Малой Охты до Колтушей является желательнымъ въ интересахъ какъ столичнаго, такъ и мѣстнаго населенія.

Что касается доходности проектируемаго пути, то, не смотря на отсутствіе какихъ-либо точныхъ данныхъ для опредѣленія ея на основаніи принятыхъ методовъ, можно предполагать, что пассажирское и грузовое движеніе по этой линіи, связывающей столицу съ мѣстностью, поставляющею сельскохозяйственные продукты въ С.-Петербургъ, дадутъ достаточный доходъ для покрытия расходовъ эксплоатациі подъѣздного пути и могутъ даже дать иѣкоторый процентъ на затраченный предпринимателемъ капиталъ.

Подсчеты предпринимателя, иѣсколько преувеличены, указываютъ, что прибыль на затраченный капиталъ исчисляется имъ въ 25%, подсчеты же дѣлопроизводства Коммиссіи, можетъ быть, преуменьшены, опредѣляютъ эту прибыль въ 2,9%.

входя въ детальное обсуждение вопроса о точной доходности предпріятія, такъ какъ предприниматель желаетъ строить подъѣздной путь на свои личныя средства безъ всякихъ пособій со стороны казны, и имѣя въ виду, что путь этотъ, очевидно, подниметъ цѣнность принадлежащаго предпринимателю обширнаго имѣнія Колтуши и дастъ ему облегченный сбытъ продуктовъ изъ его имѣнія въ столицу, чѣмъ принесеть ему существенную выгоду и помимо прямой прибыли на строительный капиталъ дороги,—Коммиссія признала проектируемую желѣзную дорогу съ коммерческой точки зреія осуществимою.

По поводу строительной стоимости членъ Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. Струве выказалъ, что расцѣночная вѣдомость подъѣздного пути, представленная предпринимателемъ и обижающая строительный капиталъ въ 400.000 руб., заключаетъ въ себѣ иѣкоторые пробѣлы, а именно: въ ней не предусмотрѣны расходы на устройство пересечения пути съ соединительной вѣтвью между Имперскими и Финляндскими желѣзными дорогами, расходы на устройство водоснабженія и постройку паровознаго сарайя съ небольшой ремонтной мастерской. Въ виду этого строительная стоимость пути, при окончательномъ разсмотрѣніи расцѣночной вѣдомости въ Министерствѣ Путей Сообщенія, вѣроятно, иѣсколько повысится и было бы правильнѣе принять ее не въ 400.000, а въ 450.000 руб.

Новѣреній предпринимателя А. В. Биловескій заявилъ, что его довѣритель С. А. Де-Каррьеъ не остановится предъ увеличеніемъ затратъ на постройку подъѣздного пути Малая Охта-Колтуши, если Министерство Путей Сообщенія признаетъ необходимымъ повысить строительную его стоимость, но въ даниое время онъ полагаетъ, что расходы по указаннымъ выше дополнительнымъ сооруженіямъ могутъ быть покрыты отъ иѣкоторыхъ сокращеній расходовъ по другимъ статьямъ расцѣночной вѣдомости.

При разсмотрѣніи Коммиссіею условій, на которыхъ могло бы быть предоставлено гофмейстеру Высочайшаго Двора С. А. Де-Каррьеу право на сооруженіе и эксплоатацію проектируемаго имъ подъѣздного пути, Предсѣдатель С.-Петербургской Уѣздной Земской Управы Е. И. Яковлевъ заявилъ, что уѣздное земство, въ виду того, что по находящимся въ его вѣдѣніи улицамъ, между прочимъ, намѣчено направление подъѣздного пути, отъ Малой Охты до Колтушъ, отнеслось вполнѣ сочувственно къ его постройкѣ въ интересахъ мѣстнаго населенія, но выработало условія, соблюденіе которыхъ необходимо поставить въ обязанность предпринимателю при разрѣшеніи ему постройки дороги; условія эти известны Коммиссіи изъ доклада по настоящему дѣлу.

Съ другой стороны представитель общественного управления Охты, членъ Охтенской пригородной управы Р. Ф. Аникинъ объяснилъ, что проектируемая гофмейстеромъ С. А. Де-Карьеромъ линія весьма желательна въ интересахъ Охтенского населенія. Хотя по первоначальному ходатайству предпринимателя, поданному имъ въ маѣ 1908 года въ Охтенскую пригородную управу, и предполагалось устроить между Малою Охтою и имѣніемъ Колтуши желѣзно-дорожное сообщеніе путемъ электрическаго или моторнаго двигателя, тѣмъ не менѣе г. Аникинъ не возражаетъ и противъ паровыхъ двигателей на подъѣздномъ пути, но при обязательномъ соблюденіи поставленныхъ С.-Петербургскому Уѣздною Земскою Управою условій о снабженіи локомотивовъ приборами, предохраняющими отъ вылетанія искръ, и объ употребленіи, по возможности, бездымнаго угля.

Перейдя къ разсмотрѣнію условій, поставленныхъ С.-Петербургскимъ Уѣзднымъ Земствомъ обязательными для предпринимателя, Комиссія прежде всего приняла во вниманіе, что они вызываются тѣмъ, что проектируемый подъѣздной путь пройдетъ по улицамъ, находящимся въ вѣдѣніи означеннаго земства. Въ виду этого послѣднее является заинтересованнымъ въ осуществленіи и соответствующей эксплоатациіи подъѣздного пути, такъ какъ можетъ оказаться въ затруднительномъ положеніи, если предприниматель, начавъ постройку подъѣздного пути, не закончилъ бы ея и тѣмъ испортилъ бы улицы; съ другой стороны проектируемый путь пройдетъ по густо заселеной мѣстности столичнаго пригорода и потому понятны заботы земства объ огражденіи населенія отъ могущихъ возникнуть беспокойствъ и безопасности въ зависимости отъ прохожденія поѣздовъ съ паровою тягою по улицамъ, находящимся въ общественномъ пользованіи. Наконецъ, необходимо имѣть въ виду, что предприниматель уже согласился на всѣ предъявленныя ему земствомъ требования.

По симъ соображеніямъ Комиссія полагала, что относительно специальныхъ условій, имѣющихъ предметомъ исправное содержаніе улицъ, находящихся въ вѣдѣніи земства, предприниматель долженъ войти въ особыя договорныя отношенія съ С.-Петербургскимъ Уѣзднымъ Земствомъ.

Обсудивъ представленный предпринимателемъ проектъ условій сооруженія и эксплоатациіи ширококолейнаго подъѣздного пути отъ Малой Охты до имѣнія Колтуши, Комиссія, въ общемъ, признала эти условія приемлемыми, но полагала срокъ постройки его опредѣлить въ три года со дня Высочайшаго утвержденія названныхъ условій, на что повѣренный предпринимателя А. В. Бяловескій выразилъ согласіе.

По отношению къ испрашиваемъ гофмейстеромъ С. А. Де-Каррьеъ льготамъ, а именно: а) права получать плату за перевозку почты и за отводъ помѣщений для чиновъ почтово-телеграфного вѣдомства и жандармской полиціи въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ, б) права въ теченіе первыхъ 5 лѣтъ эксплоатациі получать отъ Правительства разницу между платою, расчитанною по дѣйствующему коммерческому тарифу, и платою по введенному льготному тарифу, на осуществленіе котораго предприниматель не изъявилъ своего согласія, и в) освобожденія отъ расходовъ на содержаніе правительственной инспекціи и жандармской полиціи,—Комиссія признала во вниманіе, что всѣ эти льготы заключаются въ числѣ льготъ, предусмотрѣнныхъ закономъ 10 іюня 1905 года. Въ данномъ случаѣ, въ виду пользы проектируемаго подъѣздного пути и въ цѣляхъ облегченія его осуществленія, а также въ виду того, что предприниматель предполагаетъ осуществить подъѣздной путь на свои личныя средства, безъ всякихъ пособій отъ казны, Комиссія полагала возможнымъ предоставить ему просимыя льготы, но за исключеніемъ освобожденія отъ расходовъ по содержанію инспекціи и жандармской полиціи за время постройки подъѣздного пути.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Комиссія высказалась за то, чтобы представленный г. Де-Каррьеомъ проектъ условій сооруженія и эксплоатациі проектируемаго имъ подъѣздного пути былъ переработанъ по образцу послѣднеутвержденныхъ условій подобнаго рода.

**Заключеніе
Комиссіи.**

На основаніи изложеннаго Комиссія единогласно высказалась въ пользу удовлетворенія ходатайства гофмейстера Двора Его Императорскаго Величества С. А. Де-Карьера о предоставлениі ему права на сооруженіе и эксплоатацию ширококолейнаго подъѣздного пути отъ Малой Охты до имѣнія Колтуши, протяженіемъ около 14 верстъ, съ правомъ принудительнаго отчужденія, на слѣдующихъ главнѣйшихъ условіяхъ:

- 1) Срокъ концессіи со дня открытія правильнаго на подъѣздномъ пути движенія 85-ти лѣтній.
- 2) Срокъ выкупа пути въ казну со дня открытія правильнаго движения на подъѣздномъ пути 25-ти лѣтній; условія выкупа обычныя.
- 3) Срокъ сооруженія подъѣздного пути 3 года со дня Высочайшаго утвержденія условій сооруженія и эксплоатациі подъѣздного пути.
- 4) Владѣльцу пути предоставляется въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ эксплоатациі пути право, въ случаѣ введенія распоряженіемъ Правительства льготныхъ тарифовъ, на осуществленіе которыхъ онъ не



изъявить согласія, получать отъ Правительства, въ возмѣщеніе отъ введенія такихъ тарифовъ убытокъ, разницу между платою, расчетанною по дѣйствующему коммерческому тарифу, и платою по введенному льготному.

5) Владѣльцу пути предоставляется право, въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ эксплоатациі, получать отъ Правительства извѣстное вознагражденіе за перевозку почты и отводъ квартиръ для чиновъ почтово-телеграфного вѣдомства и жандармской полиції.

6) Владѣльцу пути освобождается на время эксплоатациі отъ расходовъ по содержанію инспекціи и жандармской полиції.

7) Въ отношеніи исправнаго содержанія находящихся въ вѣдѣніи С.-Петербургскаго Уѣзднаго Земства улицъ, по которымъ пройдетъ подъѣздной путь, предприниматель заключаетъ особый договоръ съ С.-Петербургскимъ Уѣзднымъ Земствомъ.

Въ прочемъ проектъ условій сооруженія и эксплоатациі М.-Охта-Колтушевскаго подъѣзднаго пути долженъ быть согласованъ съ послѣднеутвержденными условіями сооруженія и эксплоатациі подъѣздныхъ путей подобнаго рода.

Подлинный подписанъ Предсѣдателемъ, Членами Комиссіи и предпринимателемъ.

Дѣлопроизводитель Комиссіи *H. Ермиловъ.*