

150 385(01)g
140 P 76
PROVERENO 10
PROVERENO 1948 г.
Корректур
385.4

ЖУРНАЛЬ

Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соору-
женіи желѣзнодорожной линіи отъ г. Екатеринбурга черезъ с. Егор-
шино и гор. Ирбитъ до рѣки Тавды близъ с. Таборинскаго и отъ
Алапаевска до ст. Богдановичъ, Пермской жел. дороги.

Засѣданія 9, 10 и 13 Ноября 1910 года.

Предсѣдательствовалъ:

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ д. ст. сов. Гіацинтовъ.

Присутствовали:

а) Члены Коммисіи:

- Отъ Министерства Путей Сообщенія. { тайн. сов. Ястржембскій.¹⁾
д. ст. сов. Струве.
д. ст. сов. Червинскій.
- „ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія т. сов. Шульцъ.
- „ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ колл. асс. Виноградовъ.
- „ Военнаго Министерства полк. Пестржецкій.
- „ Министерства Юстиціи кап. Томашевскій.
- „ Государственнаго Контроля { ст. сов. Кушинниковъ.
кол. с. Девіенъ.
- „ Министерства Императорскаго Двора и Удѣловъ д. ст. сов. Панчулидзе.²⁾
- „ Министерства Финансовъ { д. ст. сов. Загорскій.
д. ст. сов. Старынкевичъ.
- „ Министерства Торговли и Промышленности . . { д. с. с. Ивановъ.
ст. сов. Варзаръ.
ст. сов. Бѣллюбскій.³⁾

¹⁾ Присутствовалъ въ засѣданіяхъ 9 и 10 ноября.
²⁾ въ засѣданіи 9 ноября.
³⁾ въ засѣданіяхъ 9 и 13 ноября.

P-76

Огъ Лѣснаго Департамента { ст. сов. Г. А. Давыдовъ.
ст. сов. В. П. Князевъ.

Кромѣ того въ засѣданіяхъ присутствовали: Пермскій губернаторъ *В. А. Лопухинъ*, Предсѣдатель Пермской Губернской Земской Управы *А. И. Мухоминъ* Членъ Госуд. Думы *В. И. Дзюбинскій*, Професоръ *В. В. Никитинъ*, Представители Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Урала: Предсѣдатель Совѣта *В. В. Желватыхъ* и завѣдующій дѣлами совѣта *Д. П. Карницкій*, отъ Екатеринбурга *А. Е. Обуховъ*; отъ Екатеринбургскаго Биржевого Комитета *П. В. Ивановъ* и *А. И. Оадневъ*; отъ Ирбита *И. А. Лопатковъ* отъ Ирбитскаго земства *И. Я. Тугариновъ*; отъ сходовъ Н. Тагильской, Троицко-Александровской и Войско-Никольской волостей Верхотурскаго уѣзда и Тагильскаго Кредитнаго Товарищества *А. И. Кузнецовъ*; Предприниматели Екатеринбургъ-Курганской жел. дороги инж. пут. сооб. *Л. А. Штукенбергъ* и горн. инж. *А. Н. Митинскій*; представитель Главнаго Правленія имѣнія наслѣдниковъ П. П. Демидова князя Санъ-Донато дѣйств. ст. сов. *А. Н. Ратьковъ-Рожновъ*; Предприниматели Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги *А. П. Матвѣевъ*, *С. П. Фармаковскій* и повѣренный ихъ инж. пут. сооб. *Баронъ Г. Х. Майдель*;

Дѣлопроизводитель Коммиссіи кол. сов. *Друри.*

Проз. 1938

Изложеніе дѣла.

Прежде чѣмъ выслушать докладъ дѣлопроизводства Предсѣдатель Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, д. с. с. Н. Е. Гіацинтовъ, открывъ засѣданіе, далъ присутствовавшимъ членамъ Коммиссіи нижеслѣдующія поясненія относительно подлежащихъ ихъ разсмотрѣнію вопросовъ.

Предметомъ занятій Коммиссіи будутъ: 1) предложеніе Главнаго Правленія имѣніемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова Князя Санъ-Донато о предоставленіи ему сооруженія линіи Алапаевскъ-Егоршино, и 2) проектъ А. П. Матвѣева и С. П. Фармаковского — объ образованіи акціонернаго общества для сооруженія и эксплуатаціи линій Екатеринбургъ-Егоршино-Ирбитъ-Таборинское и Алапаевскъ-Егоршино-Богдановичъ.

Первый изъ указанныхъ проектовъ — участокъ Алапаевскъ-Егоршино — входитъ какъ часть въ болѣе общій проектъ г. г. Матвѣева и Фармаковского и по сему Коммиссіи придется высказаться по вопросу о выборѣ между предпринимателями для сооруженія сего участка Алапаевскъ-Егоршино.

Предметъ второго ходатайства составляетъ желѣзнодорожная линія, которая въ восточной своей части (Ирбитъ-Таборинское) входила въ составъ неосуществившагося предпріятія Общества Тавдинской жел. дороги, которое дважды восходило на усмотрѣніе Высшихъ Государственныхъ Установленій, а именно въ 1903 г. — Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, когда была предоставлена концессія графу В. В. Стенбокъ-Фермору и М. А. Мамонтову и въ 1907 г. на усмотрѣніе Второго Департамента Государственнаго Совѣта, когда ходатайство предпринимателей было отклонено. Главнѣйшія основанія, которыя привели Второй Департаментъ, къ сему заключенію были слѣдующія: во первыхъ необходимость ежегодныхъ приплатъ со стороны казны по гарантіи облигацій Общества въ размѣрѣ около 487.000 руб., при чемъ расходъ этотъ былъ признанъ мало оправдываемымъ экономическимъ значеніемъ

линии; во вторыхъ, неуверенность въ полученіи 8 мил. пуд. древеснаго угля, въ виду необходимости затраты со стороны предпринимателей дополнительныхъ 3.600.000 р., на организацію углежженія, отсутствіе рабочихъ рукъ, перевозочныхъ средствъ и затруднительность перевозки древеснаго угля и наконецъ, въ третьихъ, особый способъ реализаціи акціонернаго капитала Общества.

Такое заключеніе Второго Департамента имѣло въ виду линіи Алапаевскъ-Ирбитъ-Таборинское. Между тѣмъ предметъ ходатайства А. П. Матвѣева и С. П. Фармаковского, составляетъ линія, хотя и начинающаяся отъ Таборинскаго, но, пройдя Ирбитъ, отклоняющаяся на юго-востокъ и направляющаяся черезъ Егоршинскія угольныя мѣсторожденія къ Екатеринбургѣ. Кромѣ того къ этой линіи предположены двѣ вѣтви: одна, дающая выходъ грузамъ отъ Егоршина на сѣверъ, къ Алапаевску и другая отъ Егоршина на югъ къ ст. Богдановичъ, Пермской жел. дороги.

Новая трасса линіи значительно должна измѣнить весь характеръ дороги, т. к. кромѣ лѣсныхъ грузовъ, на нее, по предположеніямъ предпринимателей, поступятъ въ большомъ количествѣ грузы каменнаго угля изъ Егоршинскаго мѣсторожденія. Засимъ, самая организація углежженія вызоветъ значительно меньшій расходъ и предприниматели предполагаютъ возможнымъ ограничиться расходомъ около 400 т. рублей. Наконецъ, организовать Общество предполагается на условіяхъ обычно включаемыхъ въ послѣднеутвержденные уставы желѣзнодорожныхъ обществъ.

Всѣ это обстоятельства настолько измѣняютъ разсматривавшійся въ 1907 г. проектъ Тавдинской жел. дороги, что заключеніе Второго Департамента по вопросу о постройкѣ этой дороги, казалось бы, не можетъ въ настоящее время служить препятствіемъ къ обсужденію Коммиссіею и засимъ дальнѣйшему движенію вопроса о сооруженіи Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги въ указанномъ выше направленіи.

Засимъ Предсѣдателемъ было предложено Коммиссіи придерживаться при послѣдующихъ занятіяхъ нижеслѣдующей программы. По выслушаніи доклада дѣлопроизводства, будетъ предложено представить свои соображенія по разсматриваемымъ вопросамъ приглашеннымъ лицамъ и будутъ выслушаны заявленія предпринимателей; затѣмъ Коммиссіи надлежитъ выяснить фактическую сторону предложеній и финансовыя результаты эксплуатаціи проектируемыхъ предпріятій, высказаться за или противъ предоставленія концессіи гг. Матвѣеву и Фармаковскому и о сооруженіи Алапаевской вѣтви заводууправленіемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова, графа

Сантъ-Донато и наконецъ, обмѣняться мнѣніями по намѣченнымъ выше вытекающимъ изъ существа дѣла вопросамъ.

**Докладъ
дѣлопроизводства.**

По установленіи такимъ образомъ предмета и порядка занятій, Коммиссіи было доложено ниже-слѣдующее:

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 5 апрѣля 1903 года, устава Общества Тавдинской жел. дороги графу В. В. Стенбокъ-Фермору и потомственному почетному гражданину М. А. Мамонтову было предоставлено право образовать акціонерное Общество для постройки и эксплуатаціи желѣзной дороги, общаго пользованія, отъ ст. Невьянскъ, Пермской жел. дороги, черезъ Алапаевскъ и Ирбитъ до сел. Таборинскаго, на р. Тавдѣ, протяженіемъ около 316 верстъ.

Къ опредѣленному однако уставомъ сроку залогъ въ 150.000 р. учредителями внесенъ не былъ, а ко времени истеченія этого срока учредителями былъ возбужденъ рядъ ходатайствъ о продленіи времени для производства означеннаго взноса, объ измѣненіи порядка реализаціи акціонернаго капитала и о предоставленіи Обществу различныхъ льготъ, въ томъ числѣ льготъ предусматриваемыхъ закономъ 10 іюня 1905 г.

Вопросъ о льготахъ былъ выясненъ позднѣе, послѣ 20 августа 1905 года, т. е. тогда, когда фактически Общество Тавдинской жел. дороги должно было быть признано не состоявшимся, а уставъ его потерявшимъ силу.

Засимъ, въ концѣ 1905 года, В. Д. Бѣловымъ, довѣреннымъ учредителей Общества, вновь были поданы два заявленія о необходимости для Уральской промышленности скорѣйшаго осуществленія Тавдинской жел. дороги и о предоставленіи съ этою цѣлью Обществу названной дороги возможныхъ льготъ по реализаціи его капиталовъ.

Въ такомъ положеніи въ концѣ 1905 года дѣло о Тавдинской жел. дороги перешло въ Министерство Торговли и Промышленности. Переговорами, которые велись симъ Министерствомъ съ учредителями Общества Тавдинской жел. дороги были установлены, въ отступленіе отъ утвержденнаго устава и сверхъ льготъ, предусматриваемыхъ закономъ 10 іюня 1905 г., слѣдующія крайнія условія, на которыхъ Министерство Торговли и Промышленности считало возможнымъ дать движеніе дѣлу о возстановленіи дѣйствія устава Общества Тавдинской жел. дороги.

1) Учредители вносятъ залогъ въ 50.000 руб. до представленія дѣла въ Соединенное Присутствіе.

2) Общество признается состоявшимся, если кредитное учрежденіе, по выбору учредителей и съ одобренія Министра Финансовъ, выдастъ обязательство

въ томъ, что это учрежденіе предоставитъ необходимыя суммы, въ размѣрѣ 50% акціонернаго капитала, на производство предусмотрѣнныхъ уставомъ Общества расходовъ. Акціонерный же капиталъ будетъ признанъ реализованнымъ сполна въ томъ случаѣ, если вышеупомянутое обязательство будетъ дано кредитнымъ учрежденіемъ по отношенію ко всему акціонерному капиталу. При этомъ, по мѣрѣ того, какъ акціи будутъ оплачиваться наличными деньгами, либо выдаваться авансомъ и въ окончательный расчетъ за исполненные для желѣзной дороги подряды и поставки, кредитное учрежденіе освобождается въ соотвѣтственной части отъ своего обязательства по составленію акціонернаго капитала. При ликвидаціи же дѣла Общества, согласно его уставу, кредитное учрежденіе освобождается отъ дальнѣйшихъ уплатъ въ счетъ акціонернаго капитала и отъ выданнаго имъ обязательства.

3) До образованія Общества учредителямъ разрѣшается представить Правительству на утвержденіе означенныя въ § 4 стараго устава Общества данныя и расцѣпочную вѣдомость, съ тою цѣлью, чтобы образуемое ими Общество могло начать свое дѣло на основаніи уже утвержденныхъ техническихъ данныхъ.

4) Вслѣдствіе неопредѣленности курса гарантированныхъ 4% желѣзнодорожныхъ облигацій размѣръ нарицательнаго облигаціоннаго капитала, опредѣленный старымъ уставомъ и исчисленный по болѣе высокому курсу, сохраняется въ прежнемъ размѣрѣ. Впослѣдствіи облигаціонный капиталъ будетъ опредѣленъ въ зависимости отъ окончательныхъ условій реализаціи, причемъ, въ случаѣ необходимости увеличенія основнаго капитала, увеличивается какъ акціонерный, такъ и облигаціонный капиталы съ сохраненіемъ между ними отношенія 1 : 3.

5) Въ уплату за поставленныя уральскими горными заводами желѣзнодорожныя принадлежности для Тавдинской жел. дороги разрѣшается выдавать акціи Общества Тавдинской жел. дороги по нарицательной цѣнѣ, причемъ поставляемые такимъ образомъ предметы не засчитываются при общемъ распределеніи желѣзнодорожныхъ заказовъ правительственнымъ Комитетомъ.

Прежде, чѣмъ перейти къ дальнѣйшему изложенію дѣла Тавдинской жел. дороги, необходимо остановиться на вопросѣ о соединеніи рельсовымъ путемъ Алапаевскихъ заводовъ на Уралѣ съ желѣзнодорожною сѣтью, такъ какъ вопросъ этотъ стоитъ въ непосредственной связи съ осуществленіемъ Тавдинской жел. дороги. Онъ возникъ въ концѣ 1904 года, когда главное правленіе имѣніемъ наслѣдниковъ С. С. Яковлева обратилось въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ съ ходатайствомъ о соору-

женіи для указаннаго желѣзнодорожной вѣтви, протяженіемъ около 64 верстъ, отъ Алапаевска до Нижней Салды и объ обращеніи въ дорогу общаго пользованія принадлежащаго Тагильскому заводууправленію ширококолейнаго подъѣзднаго пути Нижне-Салдинскій заводъ ст. Нижній Тагиль.

Для сей цѣли главное правленіе имѣніемъ наслѣдниковъ С. С. Яковлева предложило соорудить линію отъ Алапаевска до Нижней Салды на средства заводууправленія и передать ее въ собственность казны съ тѣмъ, чтобы стоимость произведенныхъ имъ затратъ съ процентами, была ему возвращаема изъ провозныхъ платъ за перевозку грузовъ по сей линіи и по сѣти желѣзныхъ дорогъ, за вычетомъ изъ означенной платы эксплуатаціонныхъ расходовъ. Въ то же время главное правленіе имѣніемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова изъявило готовность уступить въ собственность казны принадлежащій ему Тагильскій рельсовый путь частнаго пользованія.

Приведенныя ходатайства были подвергнуты обсужденію въ Коммиссіи о новыхъ жел. дорогахъ, причемъ выработанныя Коммиссіей условія осуществленія означеннаго соединенія были приняты представителями главныхъ правленій имѣніемъ наслѣдниковъ С. С. Яковлева и имѣніемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова. Однако, во время обсужденія разсматриваемаго дѣла (27-го мая 1905 г.) учредителями Общества Тавдинской жел. дороги еще не были утрачены Высочайше дарованныя имъ права на образованіе Общества, а по сему Коммиссія считала правильнымъ дальнѣйшее движеніе разсматриваемому дѣлу дать лишь въ томъ случаѣ, если бы предприниматели Тавдинской жел. дороги оказались не въ состояніи въ установленный для нихъ срокъ выполнить принятыхъ ими на себя обязательствъ по образованію Общества Тавдинской жел. дороги и утратили это право, или же если бы они формально удостовѣрили, что удовлетвореніе ходатайствъ главныхъ правленій имѣніями насл. С. С. Яковлева и П. П. Демидова не нарушаетъ ихъ интересовъ.

При такомъ положеніи дѣла и принимая во вниманіе, что при сооруженіи Тавдинской жел. дороги будутъ удовлетворены болѣе существенные интересы, чѣмъ при постройкѣ Алапаевской вѣтки, Министерство Торговли и Промышленности предполагало дать сперва движеніе дѣлу объ образованіи Общества Тавдинской жел. дороги. Однако это предположеніе не было приведено тогда же въ исполненіе въ виду преподанныхъ въ январѣ 1906 г. указаній Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта о томъ, что удовлетвореніе представленныхъ ходатайствъ о дарованіи правительствен-

ной гарантіи облигаціоннымъ капиталамъ желѣзнодорожныхъ Обществъ должно было быть признано совершенно несвоевременнымъ.

Вслѣдствіе сего б. Министръ Торговли и Промышленности не призналъ возможнымъ давать движеніе дѣламъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, связаннымъ съ дарованіемъ правительственной гарантіи, а въ томъ числѣ и дѣлу Общества Тавдинской жел. дороги. Между тѣмъ учредители послѣдненазваннаго Общества утратили свои права на образованіе предпріятія, а съ тѣмъ вмѣстѣ тайн. сов. Тимирязевъ счелъ цѣлесообразнымъ дать ходъ дѣлу о соединеніи Алапаевскихъ заводовъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ Пермской жел. дорогой, такъ какъ для осуществленія этого послѣдняго пути не требовалось ни правительственной гарантіи, ни иного пособія отъ Правительства, связаннаго съ денежнымъ ассигнованіемъ изъ казны.

По переходѣ затѣмъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ, Министръ Финансовъ, раздѣляя взглядъ выраженный Министромъ Торговли и Промышленности, вошелъ во Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта съ представленіемъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Алапаевскихъ заводовъ съ желѣзнодорожною сѣтью и 31 іюля 1906 года воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе объ исполненіи послѣдовавшаго въ Второмъ Департаментѣ Государственнаго Совѣта положенія о соединеніи рельсовымъ путемъ названныхъ заводовъ съ желѣзнодорожною сѣтью, причемъ въ условіяхъ сооруженія и эксплуатаціи сей вѣтви предусмотрѣна передача въ собственность казны, принадлежащаго наслѣдникамъ П. П. Демидова, Тагильскаго желѣзнодорожнаго пути.

Такое разрѣшеніе вопроса о сооруженіи Алапаевской вѣтви побудило б. учредителей Общества Тавдинской желѣзной дороги ходатайствовать о предоставленіи вновь образуемому ими Обществу сооруженія и эксплуатаціи, взамѣнъ линіи Невьянскъ-Алапаевскъ-Тавда, лишь участка Алапаевскъ-Тавда.

Такимъ образомъ составъ предпріятія Общества Тавдинской жел. дороги въ 1907 г. ограничивался лишь сооруженіемъ линіи Алапаевскъ-Ирбитъ — р. Тавда, протяженіемъ около 208 верстъ, составляющей продолженіе къ востоку существующей линіи Нижній Тагиль-Нижняя Салда и разрѣшенной къ сооруженію линіи Нижняя Салда—Алапаевскъ.

Съ своей стороны, вслѣдствіи этого ходатайства, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, приняли во вниманіе, что вопросъ о сооруженіи Тавдинской дороги пріобрѣталъ совершенно особое значеніе, такъ какъ работы по сооруженію Тавдинской дороги могутъ доставить заработокъ горнозаводскому населенію Урала,

чѣмъ можетъ быть предупрежденъ могущій возникнуть на Уралѣ кризисъ и посему внесли на усмотрѣніе Второго Департамента Государственнаго Совѣта представленіе, отъ 11 октября 1907 г. за № 8847, объ утвержденіи проекта новаго устава Общества Тавдинской жел. дороги.

При разсмотрѣніи сего ходатайства, Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта замѣтилъ, что при разрѣшеніи въ 1903 году предпріятія по постройкѣ Тавдинской жел. дороги, проектировавшейся въ то время въ направленіи Невьянскъ-Алапаевскъ-Таборинское, имѣлось въ виду крупное экономическое значеніе этой дороги въ троякомъ отношеніи, а именно: 1) въ качествѣ *мѣстнаго* рельсоваго пути, обслуживающаго богатые въ промышленномъ отношеніи Невьянскій и Алапаевскій горные округа, а также Ирбитскую ярмарку; 2) какъ *транзитной* линіи, ближайшимъ образомъ соединяющей, при посредствѣ многоводной и удобной для судоходства рѣки Тавды, Обскую водную систему съ общей желѣзнодорожной сѣтью и, наконецъ, 3) въ качествѣ дороги, имѣющей *спеціальное* назначеніе — открыть доступъ на Уральскіе горные заводы, испытывающіе недостатокъ въ топливѣ, древесному углю изъ притавдинскихъ лѣсовъ. Ближайшею цѣлью вновь образуемаго Общества Тавдинской жел. дороги, ставится постройка и эксплуатація одной только линіи Алапаевскъ - Таборинское, непосредственно къ Пермской жел. дорогѣ не примыкающей и лишь головнымъ своимъ участкомъ Алапаевскъ-Ирбитъ соприкасающейся съ Уральскимъ горнопромышленнымъ раіономъ. Мѣстное значеніе означенной линіи исчерпывается облуживаніемъ удобнаго для переселенія, но въ настоящее время малокультурнаго притавдинскаго раіона, Ирбитской ярмарки и части горныхъ заводовъ Алапаевского округа, удаленныхъ отъ рельсовыхъ путей Нижній Тагилъ-Нижняя Салда и Нижняя Салда-Алапаевскъ. Транзитное значеніе для грузовъ, слѣдующихъ изъ Сибири въ Европейскую Россію и въ обратномъ направленіи, линія Алапаевскъ-Таборинское можетъ получить лишь въ соединеніи съ упомянутыми путями Нижній Тагилъ-Нижняя Салда и Нижняя Салда-Алапаевскъ, изъ коихъ послѣдній, хотя и разрѣшенъ къ постройкѣ, но пока еще не сооруженъ. Помимо сего, значеніе линіи, въ транзитномъ, собственно, отношеніи находится въ зависимости отъ проведенія предполагаемой, къ постройкѣ за счетъ казны, Тюмень-Омской жел. дороги, по которой, вѣроятно, направится часть транзитныхъ грузовъ, ожидавшихся къ поступленію на Тавдинскую жел. дорогу. Наконецъ спеціальное значеніе проектируемой нынѣ къ постройкѣ Тавдинской дороги въ отношеніи снабженія древеснымъ топливомъ Уральскихъ горныхъ заводовъ, хотя и не измѣ-

нилось, но, какъ и ранѣе, всецѣло обусловлено осуществленіемъ предпріятія углежженія на р. Тавдѣ и размѣрами его производства.

Съ измѣненіемъ заданій Тавдинской жел. дороги и положенія ея по отношенію къ другимъ существующимъ и проектированнымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ на Уралѣ и въ Западной Сибири—экономическое значеніе этой дороги во многихъ отношеніяхъ сѣзилось и, въ общемъ, не можетъ быть признано особенно крупнымъ.

При такихъ условіяхъ возникаетъ вполне основательное сомнѣніе въ цѣлесообразности предоставленія, вообще, образуемому для сооруженія и эксплоатаціи означенной дороги Обществу совершенно исключительныхъ по своему объему и значенію льготъ: 1) о дарованіи правительственной гарантіи платежа процентовъ и погашенія по $4\frac{1}{2}\%$ облигаціямъ Общества, и 2) объ установленіи особаго порядка реализаціи акціонернаго капитала Общества.

По поводу перваго изъ означенныхъ предположеній — о правительственной гарантіи—Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта принялъ во вниманіе, что, согласно приведеннымъ въ представленіи даннымъ, валовой доходъ Тавдинской жел. дороги, при условіи принятія въ расчетъ до 272.000 руб. выручки отъ перевозки 8 милл. пуд. древеснаго угля съ р. Тавды, исчисляется въ 1.079.000 руб., при общей суммѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ въ 875.000 руб., и что, засимъ, чистый доходъ дороги опредѣляется въ 204.000 руб.; а такъ какъ обязательные платежи Общества на проценты и погашеніе по облигаціямъ достигаютъ 652.000 р., то непокрываемая чистымъ доходомъ часть означенныхъ платежей, подлежащая отнесенію на счетъ правительственной гарантіи, составляетъ, въ конечномъ выводѣ, 487.000 р. Но и эта сумма едва ли можетъ почитаться тѣмъ высшимъ предѣломъ, дальше котораго не возрастутъ приплаты казны по гарантіи. Если даже допустить, что предложенія обсуждавшихъ настоящее дѣло вѣдомствъ относительно размѣровъ движенія мѣстныхъ и транзитныхъ грузовъ, а также пассажирскаго движенія, вполне оправдываются, то, во всякомъ случаѣ, трудно ожидать, чтобы уже въ первое время эксплоатаціи дороги перевозки угля съ р. Тавды достигли столь значительнаго размѣра, какъ 8 милл. пуд. Въ этомъ отношеніи достаточно указать, что, организація углежженія на Тавдѣ, для производства указаннаго выше количества древеснаго угля, сопряжена съ затратою капитала въ 3.600.000 руб. Такъ какъ при современныхъ условіяхъ денежнаго рынка реализовать такую значительную сумму крайне затруднительно, то заявленіе

учредителей Общества Тавдинской жел. дороги графа В. В. Стенбокъ-Фермора и Ю. А. Мамонтова о ихъ намѣреніи предпринять съ проведеніемъ дороги эксплоатацію притавдинскихъ лѣсовъ въ упомянутомъ широкомъ масштабѣ едва-ли обезпечить дѣйствительное осуществленіе этого предпріятія, тѣмъ болѣе, что возможность практической постановки дѣла углежженія на Тавдѣ вызываетъ не мало сомнѣній, какъ по отсутствію въ томъ суровомъ и отдаленномъ краѣ мѣстныхъ рабочихъ рукъ и конныхъ перевозочныхъ средствъ, такъ и въ виду трудности, при перевозкахъ древеснаго угля на дальнихъ разстояніяхъ, сохранить его цѣнность въ качествѣ топлива. Предвидя при такихъ условіяхъ, что движеніе угольныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ не достигнетъ предположеннаго количества, Департаментъ полагалъ, что, въ зависимости отъ сего, доходъ Общества выразится въ меньшей, а приплата казны по гарантіи въ большей суммѣ, противъ исчисления вѣдомствъ. Между тѣмъ, по однимъ этимъ исчислениямъ, приплата казны по гарантіи представляется уже весьма значительною, достигая суммы 487.000 руб. въ годъ, причемъ производство такой приплаты окажется необходимымъ не только въ началѣ, но и за все время эксплоатаціи Тавдинской жел. дороги. Находя, что столь крупныя пожертвованія казны не оправдываются экономическимъ значеніемъ проектируемой дороги, Департаментъ призналъ ходатайство о дарованіи подобной гарантіи Обществу Тавдинской жел. дороги неподлежащимъ удовлетворенію.

Переходя ко второму предположенію—о предоставленіи Обществу права взаимнѣйшей обычной реализаціи акціонернаго капитала, права представленія въ Министерство Финансовъ обязательства кредитнаго учрежденія въ томъ, что это учрежденіе предоставитъ Обществу необходимыя суммы до полного размѣра акціонернаго капитала, Второй Департаментъ по изложеннымъ въ журналѣ онаго соображеніямъ не призналъ возможнымъ одобрить установленіе проектируемаго порядка реализаціи акціонернаго капитала Общества.

На основаніи изложеннаго и принимая во вниманіе, что, по удостовѣренію Товарищей Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, Общество Тавдинской желѣзной дороги, при отказѣ въ дарованіи правительственной гарантіи платежа процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу общества, а также въ установленіи особаго порядка реализаціи акціонернаго его капитала, не можетъ состояться, Второй Департаментъ Государственнаго Совѣта положилъ:

Представленіе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія отъ 11 октября 1907 года, за № 8847, объ утвержденіи проекта новаго устава Общества Тавдин-

ской желѣзной дороги отклонить. О такомъ положеніи Второго Департамента Государственнаго Совѣта, удостоившимся, Высочайшаго утвержденія 23 января 1908 г., предприниматели были увѣдомлены и внесенный ими залогъ былъ возвращенъ.

Въ Январѣ 1910 г. потомственные почетные граждане А. П. Матвѣевъ и С. П. Фармаковский возбудили ходатайство о предоставленіи имъ права образовать акціонерное общество Сѣверо-Восточной Уральской жел. дор. для постройки и эксплуатаціи линіи Нижняя Салда-Алапаевскъ-Ирбитъ—Тавда и Алапаевскъ-Егоршино-Богдановичъ, общимъ протяженіемъ въ 416 вер.

Вопросъ этотъ былъ представленъ 18 Мая 1910 г. на обсужденіе Особого Междувѣдомственнаго Совѣщанія для предварительнаго разсмотрѣнія предложеній частныхъ лицъ относительно сооруженія желѣзнодорожныхъ линій. При обсужденіи сего ходатайства Совѣщаніемъ было выяснено, что изъ состава даннаго предпріятія долженъ быть исключенъ сооружаемый средствами и распоряженіемъ Алапаевскихъ заводовъ участокъ Нижняя Салда-Алапаевскъ, протяженіемъ въ 64 версты, такъ какъ сооруженіе означенной линіи разрѣшено владѣльцомъ Алапаевской жел. дороги, которые не отказываются по имѣющимся свѣдѣніямъ сами построить названную вѣтвь и уже приступили къ работамъ. Остающаяся же часть Сѣверо-Восточной Уральской жел. дор. (Богдановичъ - Егоршино - Алапаевскъ - Ирбитъ - Таборинское) состоитъ, по замѣчанію Совѣщанія, изъ двухъ мало-связанныхъ между собою участковъ (Богдановичъ-Егоршино - Алапаевскъ и Алапаевскъ - Таборинское,) соединяющихся подъ прямымъ угломъ въ Алапаевскѣ. Цѣль сооруженія перваго изъ указанныхъ участковъ заключается въ присоединеніи къ сѣти Егоршинскихъ угольныхъ мѣсторожденій.

Принимая во вниманіе, что въ настоящее время крайне обострился вопросъ о разработкѣ запасовъ угольныхъ мѣсторожденій восточнаго склона Урала для нуждъ металлургической промышленности Урала, Совѣщаніе отмѣтило, что въ частности вопросъ этотъ имѣетъ особое значеніе для снабженія минеральнымъ топливомъ какъ Пермской желѣзной дороги, такъ и всего обслуживаемаго ею района. Въ настоящее время вблизи названной дороги находятся только копи, расположенныя по Луньевской вѣтви, изъ коихъ и производится снабженіе углемъ всѣхъ уральскихъ потребителей. Такъ съ Луньевской вѣтви вывезено каменнаго угля:

| | Для частныхъ потребителей. | Для надобностей жел. дороги. | Всего. |
|--------------------|----------------------------|------------------------------|-----------------|
| въ 1907 г. | 17.758.690 пуд. | 18.249.664 пуд. | 36.008.354 пуд. |
| „ 1908 „ | 20.766.350 „ | 21.567.148 „ | 42.333.498 „ |
| „ 1909 „ | 18.406.993 „ | 21.477.706 „ | 39.884.699 „ |

Добыча угля производится главнымъ образомъ въ Кизеловскихъ коняхъ, которые являются отчасти монополистами и цѣны на уголь ежегодно повышаются. Такъ, средняя цѣна угля, приобрѣтеннаго Пермскою дорогою, въ 1900 году по 5,66 к. за пудъ поднялась до 7,75 коп. за пудъ въ 1908 году. Несомнѣнно, что разработка новыхъ угольныхъ мѣсторожденій, расположенныхъ притомъ вдоль проектируемаго рельсоваго пути, будетъ въ значительной степени содѣйствовать урегулированію цѣнъ на каменный уголь въ районѣ Пермской желѣзной дороги. Потребность въ каменномъ углѣ вполне назрѣла и вопросъ сводится лишь къ тому, какого качества угли Егоршинскаго мѣсторожденія. Въ этомъ отношеніи въ средѣ Совѣщанія было указано, что Егоршинскій уголь по качеству вполне удовлетворителенъ, а въ отношеніи процентнаго содержанія сѣры значительно даже превосходитъ донецкіе угли. По составу представляетъ собою антрацитъ, могущій служить замѣной дровяного топлива во многихъ отношеніяхъ, напримѣръ въ котлахъ, вагранкахъ, кузницахъ, мѣдно-плавильныхъ печахъ и т. п. при этомъ размѣръ запасовъ угля повидимому значителенъ.

Вслѣдствіе изложеннаго Совѣщанія не могло не признать полезнымъ соединить Егоршинское угольное мѣсторожденіе съ существующею сѣтью желѣзныхъ дорогъ и полагало, что въ этой части ходатайство гг. Матвѣева и Фармаковского могло бы получить дальнѣйшее движеніе безъ какихъ либо измѣненій.

Обращаясь ко второму участку дороги (Алапаевскъ-Ирбитъ-Туринскъ-Таборинское), Совѣщаніе имѣло въ виду цѣлый рядъ заявленій мѣстной администраціи, представителей промышленности и торговли и съѣздовъ горнопромышленниковъ о настоятельной потребности въ проведеніи указанной линіи въ цѣляхъ снабженія уральскихъ заводовъ древеснымъ углемъ. Съ одной стороны, имѣя въ виду указанные заявленія, съ другой—данныя о потребленіи древеснаго угля на Уралѣ и о запасахъ древесины въ районѣ линіи, Совѣщаніе высказалось за предоставленіе сему проекту дальнѣйшаго движенія и сдѣлало лишь возраженіе противъ выхода линіи на Алапаевскъ высказавъ пожеланіе, чтобы линія была направлена отъ г. Ирбита на вѣтвь Алапаевскъ-Богдановичъ съ примыканіемъ близъ Егоршина или съ выводомъ ея непосредственно черезъ Егоршино на Екатеринбургъ, такъ какъ благодаря этому сократится пробѣгъ грузовъ древеснаго угля на Екатеринбургъ, какъ крупный распределительный центръ древеснаго угля. Засимъ, для всѣхъ прочихъ грузовъ, съ осуществленіемъ предполагаемой линіи Казань-Екатеринбургъ, откроется болѣе удобный выходъ

на Казань и наконецъ вся сѣть восточнаго склона Урала получить большую планомѣрность.

Въ связи съ приведеннымъ пожеланіемъ Совѣщанія данныя о протяженіи, стоимости и доходности проектируемой линіи были переработаны предпринимателями и представлены въ слѣдующемъ видѣ:

Общее протяженіе линіи Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги составляетъ:

| | |
|-------------------------------------|----------|
| Протяженіе главнаго участка: | |
| Таборинское-г. Ирбитъ | 127 вер. |
| Ирбитъ-С. Егоршино | 84 „ |
| Егоршино г. Екатеринбургъ | 107 „ |
| <hr/> | |
| | 318 вер. |

Протяженіе поперечнаго участка:

| | |
|---|----------|
| Алапаевскъ-Егоршино-Богдановичъ | 146 вер. |
| <hr/> | |
| Всего | 464 вер. |

Строительная стоимость всей дороги исчислена въ суммѣ 27.720.000 р. дѣйствительныхъ для полученія коей предположено реализовать: акцій на 2.800.000 р. ($\frac{1}{10}$) и $4\frac{1}{2}\%$ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій на сумму — 27.689.000 р. нар., реализуемыхъ по курсу 90 за 100 р. нар.

Считая проценты на акціонерный капиталъ, изъ расчета 3% въ годъ, за время постройки (4 года) въ $7,5\%$, а на облигаціонный 15% , весь облигаціонный капиталъ опредѣлится въ $27.689.000 + \frac{27.689.000 \times 0,15}{90} + \frac{2.800.000 \times 0,075}{90}$ съ округленіемъ 32.536 т. р. Оплата процентовъ роста и погашенія на капиталъ сооруженія, составитъ $32.536.000 \times 0,04631 = 1.507$ тыс. руб.

Валовой доходъ Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги, при направленіи на Екатеринбургъ, при грузооборотѣ въ 111.791.000 пудовъ, составляетъ 4.624 тыс. руб. Расходъ эксплуатаціи 2.332 тыс. руб. или около 50% валового дохода. Въ основаніе подсчета положены для расходовъ зависящихъ отъ движенія стоимость поѣздо-версты 0,60 коп. при нагрузкѣ поѣзда въ 14.000 пудовъ и для расходовъ независящихъ отъ движенія въ 3.000 руб. съ версты. Чистый доходъ получается въ 2.292 тыс. руб. Уплата процентовъ роста и погашенія—1.507 тыс. руб. Слѣдовательно остатокъ, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціонному капиталу, составитъ 785 тыс. руб., т. е. около 28 руб. на акцію.

Что же касается главнѣйшихъ условій образованія Общества, то таковыя заключаются въ слѣдующемъ:

Срокъ постройки линіи—4 года.

Срокъ концесіи—81 годъ.

Срокъ выкупа—25 лѣтъ.

Обществу предоставляются всѣ льготы, предусмотрѣнные закономъ 10 іюня 1905 г.

Кромѣ того, Обществу Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги, согласно послѣднимъ утвержденнымъ уставамъ испрашиваются слѣдующія права:

1) обратить въ пользу акціонеровъ половину сбереженія по постройкѣ (за вычетомъ суммы, назначенной общимъ собраніемъ акціонеровъ въ награду лицамъ, принимавшимъ участіе въ строительныхъ работахъ) отъ исчисленной по расцѣпной вѣдомости суммы, если таковое сбереженіе окажется по окончаніи устройства желѣзной дороги, согласно съ требованіями устава;

2) Обществу гарантируется цѣлость непогашеннаго ко дню выкупа дороги акціонернаго капитала;

3) учредителямъ Общества предоставляется право вслѣдъ за утвержденіемъ устава приступить къ производству окончательныхъ изысканій подъ наблюденіемъ инспектора по постройкѣ, испросивъ распоряженіе Министра Путей Сообщенія о назначеніи сего инспектора и внеся сумму, потребную на его содержаніе впредь до образованія Общества. По производствѣ изысканій учредители имѣютъ право во всякое время представить черезъ инспектора по постройкѣ, на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, техническія условія, общій исполнительный проектъ и полную расцѣпную вѣдомость.

Право Правительства на выкупъ, какъ указано выше, наступаетъ черезъ 25 лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія. Для опредѣленія цѣны выкупа принимается совокупность чистаго дохода всего предпріятія за пять наиболѣе доходныхъ лѣтъ предшествовавшаго выкупу семилѣтія, причемъ средній чистый годовой доходъ за означенныя пять лѣтъ принимается за норму чистаго дохода Общества. Изъ исчисленной по изложенному способу суммы чистаго дохода желѣзной дороги прежде всего исключается ежегодный платежъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ, уплата по которымъ переходитъ за выкупомъ дороги на казну, и средній размѣръ той части чистой прибыли, которая причиталась въ пользу казны въ теченіе того же пятилѣтія, какъ участіе въ чистыхъ прибыляхъ Общества. Остающаяся за указанными вычетами сумма чистаго дохода капитализируется при учетѣ изъ 5% годовыхъ за все время, остающееся до окончанія срока владѣнія Общества желѣзною дорогою. Изъ полученной такимъ образомъ суммы удерживается образовавшійся ко времени выкупа долгъ Общества Правительству по гарантіи, а равно и прочіе долги Общества Правительству, если запасный капиталъ Общества окажется недостаточнымъ для уплаты этихъ долговъ. Полученный засимъ остатокъ составляетъ выкупное за акціи воз-

награждение и выплачивается Обществу наличными деньгами. Исчисленное вышеуказаннымъ способомъ выкупное вознаграждение не можетъ быть, однако, менѣ непогашеннаго ко дню выкупа акціонернаго капитала.

Экономическое значеніе Сѣверо-Восточной Уральской желѣзной дороги характеризуется главнымъ образомъ возлагаемыми на нее обязанностями по снабженію Урала каменнымъ и древеснымъ углями и по эксплуатаціи Притавдинскихъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ.

Изъ угольныхъ мѣсторожденій, до сихъ поръ разрабатывавшихся для промышленныхъ цѣлей, возможно указать только угли Западнаго склона—Кизеловскія копи кн. Абамелекъ-Лазарева и Луньевскія копи наслѣдниковъ П. П. Демидова. Общая производительность Кизеловскихъ копей 38,2 мил. пуд., Луньевскихъ—4,2 мил. пуд., а всего на Западномъ склонѣ Урала въ 1908 г. добыто каменнаго угля 47,68 мил. пуд. Угли эти не отличаются высокимъ качествомъ, не коксуются и содержатъ около 25% летучихъ веществъ, около 20% золы и отъ 4 до 6% сѣры и вслѣдствіи отсутствія конкуренціи имѣютъ сравнительно высокую стоимость.

Что касается углей Восточнаго склона, то, помимо мелкихъ мѣсторожденій, нынѣ разрабатываемыхъ (Тугайкульскія и Міасскія), имѣются значительные запасы каменнаго угля близъ села Егоршина. Угольные мѣсторожденія тянутся почти сплошной полосой, начинаясь приблизительно около Алапаевска и черезъ Егоршино идутъ до ст. Богдановичъ Екатеринбургъ-Тюменской жел. дороги. Егоршинское мѣсторожденіе антрацита извѣстно уже съ 1872 г. и попытки разрабатывать его дѣлались и дѣлаются многими лицами и Уральскими заводскими управленіями; тѣмъ не менѣ уголь этотъ, съ нетерпѣніемъ ожидаемый всѣми Уральскими заводчиками, не добывается до сихъ поръ въ значительныхъ количествахъ и единственной причиной этого явленія заключается въ отсутствіи желѣзнодорожныхъ путей, необходимыхъ для доставки антрацита на мѣста потребленія.

Округа Алапаевскій, Верхъ-Исетскій, Сысертскій и Нижне-Тагильскій имѣютъ около Егоршино болѣе или менѣ крупные участки. На Демидовскомъ участкѣ до послѣдняго времени были извѣстны два пласта на глубинѣ не болѣе 30 сажень; пласты эти весьма благонадежны; мощностью ихъ равна 1,2 сажени, а содержащейся въ нихъ запасъ угля, исчисляется заводууправленіемъ отъ 280.000.000 до 300.000.000 пудовъ. Развѣдками, начатыми въ 1909 году и продолжающимися въ настоящее время, обнаружено на глубинѣ до 70 саж. залеганіе еще цѣлой

свиты пластовъ угля, общею мощностью въ 5 сажень, съ общимъ запасомъ угля около одного миллиарда пудовъ, а съ углемъ двухъ верхнихъ пластовъ, свыше $1\frac{1}{4}$ миллиарда. Нынѣ проводится Демидовскимъ заводоуправленіемъ новая, болѣе глубокая, шахта, до окончанія которой судить точно о качествѣ и количествѣ угля во всѣхъ новыхъ пластахъ не представляется возможнымъ; по имѣющимся, однако, даннымъ, добытымъ развѣдками и изслѣдованіемъ полученныхъ углей, можно рассчитывать, что, по крайней мѣрѣ, три изъ означенныхъ пластовъ имѣютъ хорошій антрацитъ съ содержаніемъ золы въ 6,17%, 4,15% и 15%. Если подсчитать, въ добавочныхъ новыхъ пластахъ, запасъ антрацита съ содержаніемъ золы менѣе 15%, то онъ опредѣляется въ 420.000.000 пудовъ, а съ запасомъ верхнихъ двухъ пластовъ онъ достигаетъ не менѣе 700.000.000 пудовъ. Надо имѣть при этомъ въ виду, что буреніе, вслѣдствіе сильнаго притока воды, остановленное на 70 саж., не прошло всѣ углесодержащія толщи породы и обнаруженіе пластовъ угля ниже этихъ глубинъ весьма вѣроятно.

Вѣроятно въ дѣйствительности при дальнѣйшихъ развѣдкахъ запасы угля окажутся значительнѣе и произойдетъ то же, что наблюдается въ Донецкомъ бассейнѣ: чѣмъ больше разрабатываются мѣсторожденія, тѣмъ больше производится изслѣдованій, которыя указываютъ на новые запасы топлива. Но даже если остановиться на вышеприведенныхъ цифрахъ, то и въ этомъ случаѣ разработка этихъ мѣсторожденій, возможная только при проведеніи желѣзной дороги, будетъ имѣть громадное значеніе для металлургической промышленности Урала. Каменный уголь позволитъ горнозаводскому Уралу сохранить свои запасы древеснаго угля только для выплавки чугуна, а весь передѣлъ и другія потребности въ горючемъ возможно будетъ удовлетворять каменнымъ углемъ.

Переходя къ слѣдующему роду топлива—древесному углю, слѣдуетъ принимать во вниманіе лѣсныя площади лѣсничествъ: Пелымскаго, занимающаго площадь въ 4.289.476 дес., изъ коихъ лѣсныхъ площадей 1.120.555 дес., Тавдинскаго—общею площадью въ 1.609.303,3 десятины, въ томъ числѣ удобной лѣсной 466.229,6 десят. и лѣсничества Туринскаго, общею площадью въ 1.001.431,6 десятины, и въ томъ числѣ удобной лѣсной площади 483.339,4 десятины. Въ настоящее время въ этихъ лѣсничествахъ происходятъ заготовки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, на примѣръ для нуждъ Пермской жел. дороги, но конечно съ проведеніемъ Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги отпускъ лѣсныхъ матеріаловъ долженъ значительно увеличиться, такъ какъ лѣсныя пло-



19933

щади приблизятся къ мѣсту потребленія. Сооруженіе желѣзной дороги несомнѣнно отразится и на доходахъ казны, отъ эксплуатаціи лѣсныхъ богатствъ, такъ какъ въ настоящее время дѣйствительно продается очень незначительная часть естественнаго прироста древесины.

Напримѣръ, въ 1906 г., согласно отчету по лѣсному вѣдомству, при общей площади въ лѣсныхъ дачахъ Тобольской губерніи собственно удобной лѣсной почвы въ 17.598.358 десятинъ, было отпущено на продажу всего 142.970 куб. саж. растущаго лѣса и 58.953 куб. саж. мертваго лѣса. Эти цифровыя данныя нагляднѣе всего указываютъ, какая ничтожная площадь лѣсовъ въ дѣйствительности эксплуатируется: даже скромныя предположенія лѣсного вѣдомства, объ отпускѣ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, въ дѣйствительности не осуществляются, благодаря отсутствію сбыта. Въ то же время, почти рядомъ находится горнозаводскій Уралъ, истощающій свои лѣсные запасы и ждущій только желѣзной дороги, которая соединила бы его съ источниками свободныхъ запасовъ горючаго.

Все вышеуказанное даетъ полное основаніе утверждать, что запасы горючаго, обеспечивающіе металлургическую промышленность Урала, въ притавдинскихъ лѣсахъ, не только очень велики, но, какъ будетъ указано ниже, коммерчески выгодны для эксплуатаціи. Для этого необходимо детально опредѣлить, во сколько же обойдется на Уралѣ древесный уголь изъ притавдинскихъ лѣсовъ.

Подкомmissія, разбиравшая въ 1902 г. этотъ вопросъ, подробно остановилась на себѣ-стоимости угля, какъ на мѣстѣ производства, такъ и на заводахъ. При этомъ Подкомmissія пришла къ слѣдующимъ выводамъ: въ Невьянскѣ себѣ-стоимость угля опредѣлена для короба въ 18 пудовъ, въ 3 р. 72 к., а согласно подсчету представителя горнаго вѣдомства И. Н. Урбановича, учитывавшаго всѣ неблагопріятныя условія, исчислена въ 4 р. 05 к. Стоимость же короба древеснаго угля на Уралѣ Подкомmissія принимала въ 4 руб. 50 коп.—5 рублей за коробъ. При этомъ Подкомmissія не принимала въ расчетъ уплату въ казну попенной платы. Но Подкомmissія признавала, что разъ себѣ-стоимость угля, при наименѣе благопріятномъ подсчетѣ И. Н. Урбановича, все же давала отъ 5—55 коп. на коробъ чистаго дохода, при чемъ въ себѣ-стоимость полностью входило погашеніе имущества—7% въ годъ, страхованіе и 5% дохода на капиталъ единовременной затраты для организаціи углежженія,—то возможность организаціи и сбыта древеснаго угля находится внѣ сомнѣнія. Большинство же Подкомmissіи, а затѣмъ и Комmissіи приняло себѣ-стоимость угля въ Невьянскѣ, въ

3 р. 72 коп., что при цѣнахъ въ то время на Уралѣ въ 4 руб. 50 к.—5 руб. даетъ за покрытіемъ всѣхъ расходовъ, погашенія имущества, страховки и 5% на капиталъ, еще чистый остатокъ на коробъ (суперъ-дивидендъ) отъ 78 коп. до 1 р. 28 коп. Изъ этого остатка придется уплатить только казнѣ попенную плату, что можетъ составить на коробъ не болѣе 12 коп. (считая попенную плату за 1 куб. саж. дровъ 50 коп.).

Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1902 г. исходила изъ предположенія, что для оборудованія всего предпріятія по углежженію необходимо затратить 2.150.000 р. По позднѣйшему же изслѣдованію лѣсничаго Уральскихъ горныхъ заводовъ В. Бокова, единовременная затрата для оборудованія углежженія для 8 мил. пуд. древеснаго угля потребуетъ затраты всего только въ 435.200 руб. Столь крупная разница получилась по слѣдующимъ причинамъ: В. Боковъ опредѣляетъ расходъ на сооруженіе печей, согласно практикѣ Уральскихъ заводовъ, въ 389.400 р., а Коммиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ принимала 800 тыс. р. Затѣмъ Коммиссія считала необходимымъ устройство углежженія не центрального, а въ мѣстахъ сплава по притокамъ р. Тавды, а В. Боковъ считаетъ необходимымъ организовать углежженіе въ одномъ пунктѣ, около пристани на р. Тавдѣ. Благодаря этому, отпадаетъ необходимость постройки дровяныхъ баржъ (400 т. р.) и заведеніе парового флота (200 тыс. руб.). Точно также при полученіи древеснаго угля не около села Таборинскаго, а при устьяхъ притоковъ р. Тавды, необходимо затратить, по исчисленіямъ Коммиссіи, на пріемные пункты, пристань и станціонные пути 330 тыс. руб., что отпадаетъ при организациі центральнаго углежженія. Затѣмъ Коммиссія считала стоимость сооруженія угольныхъ сараевъ въ 320 тыс. р., а В. Боковъ, основываясь на своей долготѣйшей практикѣ, опредѣляетъ стоимость угольныхъ сараевъ для выжига 8 мил. пудовъ древеснаго угля въ 10 тыс. руб. и т. д. В. Боковъ исчисляетъ себѣ-стоимость 1 казеннаго короба (около 18 пуд. вѣсомъ), безъ стоимости провоза въ 1 руб. 50 коп. (сюда входитъ и попенная плата), а вмѣстѣ со стоимостью провоза въ 2 р. 63 к., вмѣсто исчисленныхъ Коммиссіей въ 3 р. 72 коп. Въ расходы, исчисленные В. Боковымъ, не включены проценты на оборотный капиталъ. Размѣръ этого капитала надо принять около 750 тыс. р., что составитъ, при погашеніи въ 10 лѣтъ, 75 тыс. р. въ годъ, или на коробъ, при выжигѣ 8 мил. пудовъ древеснаго угля, около 16 коп. ¹⁾ Слѣдовательно, по даннымъ В. Бо-

¹⁾ Коммиссія принимала оборотный капиталъ въ 1.440.000 руб. или по 9 р. на куб. саж., что, при стоимости куб. саж. на Пермской дорогѣ около 10—11 р., нельзя не признать преувеличеннымъ.

кова, стоимость одного пуда древесного угля, съ вышеуказанной поправкой, составить 2 р. 79 коп., вмѣсто исчисленныхъ Коммиссіей 3 р. 72 к. Разница эта получилась почти исключительно благодаря разницѣ въ исчисленіи стоимости первоначальнаго оборудованія и необходимаго оборотнаго капитала, лежащагося на стоимость одного короба, по расчетамъ Коммиссіи, около 90 коп.

Переходя къ стоимости древеснаго угля на Уралѣ, надлежитъ указать, что цѣна его съ 1902 г. значительно увеличилась и доходитъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ до 6 руб. за казенный коробъ. Если принять за среднее стоимость короба древеснаго угля въ 5 р., то и въ этомъ случаѣ ясно, что выгодность отправки древеснаго угля съ р. Тавды на Уралъ несомнѣнна.

Кромѣ того необходимо указать, что, очевидно, не все исчисляемое къ отпуску количество запаса древесины, пойдетъ на древесный уголь. Очевидно, что часть лѣса, наиболѣе цѣнная, пойдетъ какъ на Уралъ, такъ и въ безлѣсную Западную Сибирь, и древесный уголь получится при пережогѣ отбросовъ производства лѣсопильныхъ заводовъ, которые возникнутъ при организациі крупнаго лѣсного хозяйства на берегахъ р. Тавды. Въ этомъ случаѣ себѣ-стоимость угля еще понизится, такъ какъ онъ получится, какъ побочный продуктъ производства лѣсопильныхъ заводовъ.

Эти главнѣйшія перевозки и являются наиболѣе характерными грузами Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги сверхъ прочихъ грузовъ, которые поступятъ на дорогу — яморочныхъ ирбитскихъ, вывозныхъ изъ Сибири и ввозныхъ въ Сибирь.

Кромѣ изложеннаго предложенія А. П. Матвѣева и С. П. Фармаковского въ Министерство Финансовъ поступило заявленіе Главнаго Правленія имѣніемъ Наслѣдниковъ П. П. Демидова Князя Санъ-Донато, о разрѣшеніи сему заводу управленію постройки вѣтки отъ Егоршина до Алапаевскаго завода, на тѣхъ же главнѣйшихъ основаніяхъ, на которыхъ разрѣшена постройка вѣтви Алапаевскъ-Нижняя Салда со слѣдующими лишь измѣненіями:

во первыхъ, стоимость вѣтви должна быть возмѣщаема съ процентами,

во вторыхъ, такъ какъ стоимость вѣтви возмѣщается изъ тарифныхъ платъ съ грузовъ, идущихъ съ этой вѣтки или на нее прибывающихъ, — въ особенности въ виду вѣроятнаго разрѣшенія постройки продолженія этой вѣтки отъ Егоршино до ст. Богдановичъ, — представляется необходимымъ оговорить, что въ случаѣ осуществленія продолженія Алапаевско-Егоршинской вѣтви до какого либо пункта, находящагося на желѣзнодорожной сѣти, оставшаяся къ этому времени не погашенною стоимость вѣтви бу-

детъ возмѣщена сразу. Такая оговорка, по мнѣнію заводууправленія, необходима потому, что съ выходомъ на сѣтъ въ другомъ пунктѣ, кромѣ Алапаевска, грузъ Егоршинской вѣтви раздѣлится и время окончательнаго погашенія стоимости вѣтви можетъ удлиниться весьма значительно.

Доходность вѣтви основана на количествѣ угольныхъ перевозокъ, въ количествѣ 22,2 мил. пуд. въ годъ и сумма всѣхъ тарифныхъ платъ исчислена въ 893.990 руб. въ годъ. Сумма удержаній по $\frac{1}{150}$ коп. съ пудо-версты составляетъ 557.237 руб. и въ погашеніе стоимости затратъ по сооруженію вѣтки остается разниа въ суммѣ 336.763 руб.

Но кромѣ указанныхъ грузовъ на Егоршинскую вѣтвь будетъ поступать къ перевозкѣ значительное количество всякихъ другихъ грузовъ, изъ провозныхъ платъ за которые будутъ поступать ежегодно въ возмѣщеніе стоимости вѣтки сумма не менѣе 50—100 тысячъ рублей.

Такимъ образомъ, вся сумма, которая будетъ поступать ежегодно на погашеніе стоимости Егоршинской вѣтки, будетъ равняться, примѣрно, около 400.000 рублей.

Стоимость вѣтки заводууправленіемъ не была приведена, такъ какъ изысканія были произведены лишь минувшей осенью и расцѣпочная вѣдомость еще не была получена.

**Заявленія предста-
вителей мѣстныхъ
интересовъ.**

Затѣмъ Предсѣдатель обратился къ присутствовавшимъ въ засѣданіи представителямъ, приглашая ихъ сообщить свои взгляды и пожеланія по поводу обсуждаемыхъ Коммиссіею проектовъ тѣхъ общественныхъ учрежденій, выразителями интересовъ коихъ они состоятъ.

Предсѣдатель Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Урала, обратилъ вниманіе Коммиссіи, что едва ли можно еще говорить о томъ громадномъ значеніи, которое придаетъ настоящей линіи горнопромышленники Урала. Вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги, соединяющей восточный склонъ Урала съ Притавдинскими лѣсами, возникъ еще въ семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія, по инициативѣ В. Д. Бѣлова и такимъ образомъ приближается къ полувѣковому своему существованію. За желательность этой линіи высказывались V, VI и VII Съѣзды уральскихъ горнопромышленниковъ и о томъ же въ 1897 г. ходатайствовало Правленіе Алапаевскихъ и Невьянскихъ заводовъ. VIII Съѣздъ горнопромышленниковъ Урала въ 1900 г. постановилъ признать линію Невьянскъ-Таборинское, съ вѣтвью на Егоршино, линіей первой очереди и съ тѣхъ поръ Съѣзды непрерывно ходатайствуютъ о соединеніи Тавдинскихъ лѣсовъ съ Ураломъ. Значеніе этой

дороги для Урала вполне реально. Такое значение ей придавалось образованным под председательством Министра Торговли и Промышленности Совѣщаніемъ по выработкѣ мѣръ къ подъему горнопромышленной жизни Урала ¹⁾ при обсужденіи вопроса о снабженіи Урала горючимъ и о возможности изысканіи для этого района новыхъ источниковъ древеснаго горючаго.

Въ настоящее время доставленіе дешеваго горючаго на Уралъ особо необходимо. Въ недалекомъ будущемъ послѣдуетъ надѣленіе земель заводскаго населенія и заводы раскрѣпостятся отъ рабочихъ—не будутъ болѣе обязаны давать имъ работу. Это обстоятельство дастъ заводамъ возможность совершенствоваться, выбирая болѣе пригодныхъ людей и тѣмъ образовывая лучшей кадръ рабочихъ. Остальная часть рабочаго населенія очевидно дифференцируется: часть, въ мѣстахъ вполне пригодныхъ для земледѣлія имъ и займется, другая же часть разовьется то дѣло, которое и сейчасъ достаточно распространено на Уралѣ; это кустарные промыслы и для этой категоріи населенія вопросъ о доставленіи дешеваго горючаго является въ высшей степени серьезнымъ. Тавдинскій уголь будетъ въ продажѣ обходиться около 4 руб. за коропъ и цѣна эта должна быть признана дешевой, такъ какъ она предположена при стоимости коропа на куреняхъ въ 2 руб. 90 коп. при стоимости доставки въ 1 руб. 10 коп. Это цѣны максимальныя и надо думать, что приведенный предпринимателями расчетъ стоимости операціи выжига древеснаго угля на Тавдинскомъ участкѣ для 3-хъ милл. пудовъ угля и для 8-ми милл. пудовъ угля, будучи составленъ такимъ специалистомъ какъ Лѣсничій Уральскихъ казенныхъ горныхъ заводовъ Боковъ, долженъ быть скорѣе признанъ преувеличеннымъ, чѣмъ преуменьшеннымъ. Сооруженіемъ Сѣверо-Восточной Уральской дороги по восточному склону Урала и Бердяушъ-Лысьвенской—позападному—будутъ разрѣшены старые, наболѣвшіе вопросы Урала и насущнѣйшія нужды его получатъ удовлетвореніе.

Къ намѣченному В. В. Желватыхъ вопросу объ использованіи запасовъ древесины изъ Тавдинскихъ лѣсовъ въ цѣляхъ углеженія Д. П. Карникий освѣтилъ вопросъ со стороны возможности использования этихъ запасовъ для вывоза цѣнныхъ строительных матеріаловъ какъ на заграничные, такъ и на внутренніе рынки.

Емкость иностранныхъ рынковъ для нашего лѣса весьма значительна вѣрнѣе—почти неограниченна. При непрерывномъ уплотненіи населенія, земельныя площади подъ лѣсомъ сокращаются и даже при чрезвычайной охранѣ ихъ, какъ, напр., въ Германіи, все

¹⁾ Журналъ Засѣданія 12 февраля 1910 г.

же мѣстные лѣса не въ состояніи удовлетворять увеличивающійся ростъ потребности промышленно развивающихся странъ и большинство этихъ странъ нынѣ принадлежитъ къ импортерамъ древесины.

Нижеслѣдующая таблица представляетъ экспортъ странъ, являющихся почти исключительными поставщицами древесины на весь міръ.

| ГОДЫ. | Россія 1). | | Австро-Венгрія. | | Швеція. | | Норвегія. | | Канада. | | Соед. Штаты 2) |
|----------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Колич. тыс. куб. ф. | Цѣнность въ тыс. руб. | Колич. тыс. куб. ф. | Цѣнность въ тыс. руб. | Колич. тыс. куб. ф. | Цѣнность въ тыс. руб. | Колич. тыс. куб. ф. | Цѣнность въ тыс. руб. | Колич. тыс. куб. ф. | Цѣнность въ тыс. руб. | Цѣнность въ тыс. руб. |
| 1900 . . | — | 58.435 | 262.725 | 129.715 | 226.797 | 77.028 | 70.711 | 21.789 | 77.086 | 52.417 | 64.806 |
| 1901 . . | 225.422 | 57.300 | 222.231 | 111.383 | 216.308 | 66.102 | 63.739 | 18.151 | 81.888 | 51.425 | 66.738 |
| 1902 . . | 211.778 | 55.700 | 222.462 | 99.739 | 224.501 | 74.442 | 69.279 | 19.522 | 61.651 | 55.684 | 55.434 |
| 1903 . . | 254.026 | 66.330 | 262.462 | 120.966 | 234.001 | 86.651 | 75.269 | 22.692 | 68.801 | 63.080 | 47.164 |
| 1904 . . | 250.433 | 73.220 | 267.419 | 128.475 | 214.542 | 68.118 | 63.466 | 18.148 | 56.813 | 66.919 | 65.749 |
| 1905 . . | 270.160 | 76.940 | 253.831 | 128.773 | 206.596 | 69.887 | 65.269 | 17.804 | 49.715 | 54.987 | 45.987 |
| 1906 . . | 337.892 | 98.300 | 263.800 | 132.518 | 223.901 | 84.892 | 71.615 | 22.873 | 47.677 | 78.406 | 53.852 |
| 1907 . . | 342.673 | 107.860 | 273.600 | 139.071 | 235.944 | 82.278 | 66.996 | 22.400 | 40.977 | 56.766 | 73.755 |
| 1908 . . | 373.398 | 111.288 | 250.281 | 122.738 | — | — | — | — | 42.032 | 71.471 | 69.874 |
| 1909 . . | 421.362 | 126.092 | 243.356 | 117.247 | — | — | — | — | 35.866 | 64.674 | — |

Въ виду сильно развитой промышленности и значительной густоты населенія, вся средняя зона сѣвернаго полушарія уже не довольствуется своей хвоей и лишь Австрія и С.-А. С. Штаты пока еще вывозятъ значительное количество, конкурируя со Швеціей, Россіей и Канадой. Но какъ Австрія, такъ и С.-А. С. Штаты имѣютъ процентъ лѣсистости (30—32), сравнительно лишь немного превышающій лѣсистость Германіи (27—28%), а также столь развитую промышленность, что невольно является сомнѣніе въ возможности для нихъ длительного экспорта. Дѣйствительно, вывозъ древесины Австріей объясняется чрезвычайно интенсивностью ея лѣсного хозяйства, сильно перешедшаго предѣлы, дозволяемый ежегоднымъ приростомъ. С.-А. С. Штаты отличаются крайне хищническимъ отношеніемъ къ своимъ лѣснымъ богатствамъ и только этимъ и возможно объяснить ихъ значительный экспортъ при столь развитой промышленности. Впрочемъ, увеличивающійся ввозъ сюда лѣсныхъ матеріаловъ изъ Канады, а также рядъ безпримѣрныхъ лѣсныхъ пожаровъ—результатъ хищничества—ясно указываетъ, что страна сама скоро превратится въ покупателя и будетъ главнымъ естественнымъ рынкомъ для лѣсовъ Канады. Что касается Швеціи, то благодаря

1) Свѣдѣнія о Россіи взяты изъ „Общ. Обз. внѣшн. торг. Россіи за 1900—1909 гг., а для друг. госуд. изъ „Statistical Abstract for the foreign Countries in each year from 1897 to 1907—8“. London, 1910.

2) Въ виду значительности ввоза лѣса въ Соед. Шт. взята разница между вывозомъ и ввозомъ.

широкимъ и рациональнымъ затратамъ по удешевленію транспорта лѣсныхъ матеріаловъ, эта страна нынѣ довела эксплуатацію своихъ лѣсовъ такъ же, какъ и Австрія, до предѣльной нормы.

Такимъ образомъ, изъ странъ съ лѣснымъ запасомъ, имѣющихъ возможность еще и далѣе расширить свой экспортъ,—остается лишь Россія. По распредѣленію лѣсныхъ площадей Россія отличается большой неравномѣрностью. Наибольшее количество лѣсовъ сосредоточено на Сѣверѣ, гдѣ лѣсистость нѣкоторыхъ губерній, какъ, на примѣръ, Вологодской и Архангельской, достигаетъ 82⁰/₀. Однако, наибольшій вывозъ древесины даютъ не они и среди вывозныхъ портовъ Архангельскъ по вывозу древесины занимаетъ четвертое мѣсто и вывозъ Россіи основывается преимущественно на эксплуатаціи лѣсовъ губерній, тяготеющихъ къ западнымъ портамъ, съ 15—40⁰/₀ лѣсистости и площадью лѣсомъ около 35 милл. десятинъ, т. е. не болѣе $\frac{1}{3}$ лѣсовъ губерній Сѣвера. Между тѣмъ, на тѣхъ же лѣсахъ лежитъ задача снабженія древесиной всей Южной Россіи, принужденной всю свою потребность въ лѣсѣ покрывать исключительно привозомъ. Южно-Русская горная промышленность, уже и теперь поглощаетъ болѣе 35 милл. пуд. лѣсныхъ матеріаловъ. Но, кромѣ того, этотъ же районъ средней Россіи эксплуатируетъ громадное количество лѣса черезъ порты Риги, Виндавы и Либавы. Рассчитывать на сильное увеличеніе указаннаго экспорта не приходится въ виду истощенія лѣсовъ бассейна Западной Двины и лѣсовъ, тяготеющихъ къ Риго-Орловской желѣзной дорогѣ. Такимъ образомъ, для удовлетворенія нарастающей потребности мірового рынка въ древесинѣ остаются въ резервѣ лишь лѣса Сѣверной Россіи. Обращаясь къ послѣднимъ, надлежитъ отмѣтить слѣдующую особенность въ эксплуатаціи ихъ. Въ то время, какъ на десятину лѣса въ Австріи и Швеціи, несмотря на громадное внутреннее потребленіе, экспортируется 13,1 куб. ф., нашъ сѣверный лѣсъ даетъ на десятину всего около одного куб. фута вывоза и это при крайне маломъ собственномъ внутреннемъ потребленіи. Соотвѣтственно съ этимъ ничтожна и доходность, получаемая съ этихъ лѣсныхъ площадей: такъ, Вологодская и Архангельская губ. даютъ по 5—6 коп. чистаго дохода съ десятины удобной лѣсной площади. Немногимъ больше даютъ и три сосѣднія съ ними губерніи: Олонецкая 15 к., Пермская 14 к. и Вятская 32 к., а лѣса восточнаго склона Урала, прилежающіе къ частновладѣльческимъ дачамъ, не даютъ почти никакого дохода и отъ перестоя непроизводительно гибнутъ.

Однимъ изъ важныхъ факторовъ успѣшной разработки сѣверныхъ лѣсовъ является развитіе сѣти

спеціальныхъ лѣсныхъ желѣзныхъ дорогъ и въ этомъ отношеніи нельзя не привѣтствовать, въ частности, появленія разсматриваемаго проекта. Государственное значеніе получаетъ дорога, прорѣзывающая лѣса рѣкъ Лозьвы и Тавды и въ силу этого дающая выходъ древесинѣ нѣсколькихъ милліоновъ десятинъ, лѣсныя насажденія которыхъ нынѣ положительно гибнутъ. Благодаря этой линіи, получается выходъ для товарнаго лѣса и для заграничнаго экспорта на Котласъ, а для дровяного лѣса и вершинника—углежженіе для снабженія древеснымъ углемъ металлургическихъ заводовъ Урала. Помимо сего Сѣверо-Восточная желѣзная дорога пріобрѣтаетъ крайне серьезное значеніе въ вопросѣ обезпеченія древеснымъ матеріаломъ Южной Сибири и Туркестана, въ особенности при кратчайшемъ соединеніи Южно-Сибирской магистрали какъ съ Ураломъ черезъ Челябинскъ, такъ и съ Ташкентомъ. Между тѣмъ, для безлѣсной Западной Сибири и Туркестана при начинающемся развитіи горной промышленности этотъ вопросъ настойчиво потребуетъ разрѣшенія такъ какъ доставка ему древесины возможна лишь съ Урала, т. е. вообще съ Сѣверо-Востока Европейской Россіи.

Получивъ такимъ образомъ освѣщеніе проектируемой линіи съ точки зрѣнія значенія ея для снабженій внутреннихъ и заграничныхъ рынковъ лѣсными матеріалами притавдинскихъ лѣсовъ, Предсѣдатель предложилъ Члену Коммиссіи о новыхъ жел. дорогахъ д. с. с. А. О. Иванову подѣлиться съ Коммиссіей своими свѣдѣніями и личными наблюденіями о Егоршинскомъ угольномъ мѣсторожденіи, вопросъ объ обслуживаніи коего рельсовымъ путемъ также имѣетъ свою исторію.

Засимъ Предсѣдателемъ предложено было высказаться представителямъ мѣстныхъ интересовъ. Присутствовавшему въ засѣданіи Коммиссіи предсѣдатель Пермской губернской земской управы. А. И. Мухоминъ отвѣтилъ, что онъ не сомнѣвается въ возможности устройства углежженія въ районѣ проектируемой дороги: хотя въ Ирбитскомъ уѣздѣ имѣется одинъ лишь заводъ, но населенія всегда занималось углежженіемъ. Въ послѣднее время промыселъ этотъ пришелъ въ упадокъ, но несомнѣнно, что съ проведеніемъ дороги они все найдутъ возможность примѣнять свое ремесло. Разъ явится возможность организаціи углежженія и образованія древесно - угольнаго рынка, Уральскіе заводы пріобрѣтатъ возможность специализироваться и централизовать свои производства, переустроиться на новыхъ современно-промышленныхъ началахъ, освободиться отъ анти-промышленной зависимости отъ крупнаго землевладѣнія и перестать быть отраслью вотчиннаго хозяйства. Съ открытіемъ новыхъ источниковъ топлива Уралъ вообще оживетъ: метал-

лургическая же промышленность, въ частности, получить возможность расширять свое производство, благодаря чему и рабочіе вновь будутъ имѣть заработокъ и тѣмъ самымъ избавятъ казну отъ выдачи имъ пособій.

То же слѣдуетъ сказать и въ отношеніи кустарной промышленности. Здѣсь также послѣдуетъ быстрое развитіе, благодаря имѣющей создаться возможности пріобрѣтать свободно древесный уголь. Валовой оборотъ кустарей Пермской губерніи и въ данное время представляетъ уже солидную цифру, выражающуюся до 8¹/₂ милл. руб. въ годъ и все увеличивается. Несомнѣнно, что развитіе мелкой и кустарной промышленности также потребуетъ значительнаго числа рабочихъ и тѣмъ самымъ тоже избавитъ Правительство отъ заботъ объ обезпеченіи ихъ существованія, а крупную (нынѣ вотчинную) промышленность отъ излишка рабочихъ рукъ, а слѣдовательно и отъ необходимости считаться съ обязательностью предоставленія населенію работы во что бы то не стало.

Къ сказанному о мелкой кустарной промышленности *А. И. Кузнецовъ* добавилъ, что развитіе, которое можетъ достигъ кустарная промышленность при дешевомъ горючемъ—громадна. Въ Тагилѣ имѣется до 2.000 человекъ кустарей, имѣются учебно-показательныя мастерскія, но безъ горючаго --- все можетъ погибнуть. Около 75% всѣхъ производствъ дѣйствуютъ огнемъ и потребность въ топливѣ громадна. Даже при полномъ дѣйствіи заводовъ не все рабочія силы находили себѣ приложеніе и число безработныхъ было значительно. Съ закрытіемъ же заводовъ положеніе стало крайне тяжелымъ и единственный выходъ, по мнѣнію его довѣрителей — сорокатысячнаго населенія ¹⁾ — является желѣзнодорожная линія соединяющая заводы съ Тавдой.

Городской голова г. Ирбита *И. А. Лопатковъ* обратилъ вниманіе Коммиссіи на вліяніе жел. дороги на Ирбитскую ярмарку. Будетъ ли ярмарка падать или нѣтъ, конечно играетъ существенное значеніе при рѣшеніи вопроса о томъ, слѣдуетъ или не слѣдуетъ строить здѣсь жел. дорогу? Въ этомъ отношеніи статистическія изслѣдованія приводятъ къ слѣдующему интересному заключенію. Ярмарка упала, но упала по совершенно предѣленнымъ категоріямъ товара, именно по товарамъ громоздкимъ. Причина этого лежитъ въ томъ, что при проведеніи дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени, отдано было преимущество южному направленію передъ направленіемъ на Ирбитъ, что было сдѣлано въ интересахъ желѣзодѣлательной промышленности,

¹⁾ Сходовъ Нижн-Тагильской, Троицко - Александровской и Войско-Никольской волости Верхотурскаго уѣзда и Тагильскаго Кредитнаго Товарищества.

чтобы не обойти Екатеринбурга; это уменьшило при-
возъ на ярмарку главнымъ образомъ громоздкихъ
товаровъ потому, что такіе товары идущіе изъ юж-
ныхъ мѣстностей Сибири (шерсть, конскій и верблю-
жій волосъ и т. д.), равно какъ и всѣ портящіеся
предметы (напримѣръ масло и др.) уже не было
смысла завозить изъ Тюмени въ Ирбитъ. Но что
касается товара болѣе цѣннаго, главнымъ образомъ
мануфактурныхъ, чая и пушнины, то они продолжа-
ютъ идти въ Ирбитъ. Свѣдѣнія за послѣдніе года
показываютъ, что ярмарка пережила трудный періодъ
и что тѣмъ обо роты ярмарки, которые существуютъ нынѣ,
могутъ быть положены въ основаніе доходности до-
роги. Ирбитъ остается міровымъ пушнымъ рынкомъ
подобно Лейпцигской ярмаркѣ. Новая жизнь, новыя
условія сумѣютъ воспользоваться трехвѣковой tradi-
ціей и ярмарка въ Ирбитѣ много лѣтъ будетъ нести
службу для торговли обширнаго района.

Представители Екатеринбургскаго Биржевого Ко-
митета и г. Екатеринбурга, всецѣло поддерживая
намѣченное Совѣщаніемъ направленіе линіи на Ека-
теринбургъ, при чемъ Предсѣдатель названнаго Ко-
митета *П. В. Ивановъ* доложилъ Собранію, что по
его мнѣнію желательно было бы имѣть въ виду при
подсчетѣ ожидаемаго къ поступленію на дорогу Егор-
шинскаго угля нижеслѣдующія данныя, опредѣленные
Совѣщаніемъ состоявшемся въ ноябрѣ 1909 года въ
Екатеринбургѣ. По подсчетамъ сего Совѣщанія воз-
можное потребленіе Егоршинскаго угля опредѣлено:

| | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| для промышленныхъ заведеній и | | |
| отопленій | 8 милл. пуд. | |
| для Тюменскихъ пароходовъ . . . | 12 | » |
| „ Пермской жел. дороги . . . | 10 | » |
| всего | 30 милл. пуд. | ¹⁾ |

Присутствовавшій въ засѣданіи Членъ Государ-
ственной Думы отъ Тобольской губерніи *В. И. Дзю-
бинскій* съ точки зрѣнія интересовъ г. Тобольска пред-
ложилъ отклонить линію немного къ югу и вмѣсто
выхода линіи на Таборинское дать ей выходъ на
р. Тавду близъ Саиткова—селенія около 60 верстъ
ниже по Тавдѣ.

Такое отклоненіе вызвало бы лишь незначи-
тельное удлинненіе линіи, а именно около 12 верстъ, но
вмѣстѣ съ тѣмъ несомнѣнно дало бы болѣе плано-
мѣрное начертаніе линіи въ случаѣ продленія ея на
востокъ къ г. Тобольску. Несомнѣнно, что въ случаѣ
сооруженія линіи на Саитково, вопросъ о продленіи
линіи на востокъ получить движеніе и въ случаѣ
присоединенія Тобольска къ общей сѣти, проекти-

¹⁾ Телеграмма Начальника Екатеринбургскаго Горнаго Округа
Боклевскаго отъ 29 октября за № 1870 приложена къ подлинному
журналу Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

руемая линия получить новыя транзитныя перевозки, которыя будутъ содѣйствовать увеличенію ея доходности.

Дополнительныя заявленія предпринимателей.

Засимъ слово было предоставлено предпринимателямъ, которые дали по поводу представленныхъ проектовъ нижеслѣдующія дополнителныя объясненія.

Представитель Главнаго Правленія имѣніемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова, князя Санъ-Дonato д. ст. сов. А. Н. Ратьковъ-Рожновъ заявилъ, что для заводоуправленія является совершенно безразличнымъ, кто будетъ осуществлять участокъ Алапаевскъ-Егоршино. Ходатайства заводоуправленія о предоставленіи ему сооруженія вѣтви вызвано крайнею необходимостью соединенія съ заводами Егоршинскихъ антрацитныхъ мѣсторожденій и при томъ въ возможно непродолжительномъ времени. Планъ работъ былъ составленъ съ такимъ расчетомъ, чтобы вѣтвь была окончена къ осени 1911 г. Заводоуправленіе отнюдь не настаиваетъ на предоставленіи именно ему сооруженія вѣтви и только настоятельно ходатайствуетъ о безотлагательномъ сооруженіи вѣтви хотя бы распоряженіемъ образуемаго г.г. Матвѣевымъ и Фармаковскимъ Общества, но при условіи, чтобы заводоуправленію была обеспечена извѣстная срочность выполненія постройки, напри- мѣръ, не свыше 2¹/₂ лѣтъ.

Со своей стороны предприниматели г.г. Матвѣевъ и Фармаковскій заявили, что они не согласны измѣнять составъ своего предпріятія въ смыслѣ предоставленія сооруженія Алапаевской вѣтви Главному Управленію имѣніемъ наслѣдниковъ Демидова, но полагаютъ бы возможнымъ установить извѣстную очередь въ постройкѣ участковъ линій, а именно въ первую очередь построить участокъ Алапаевскъ-Богдановичъ, на что едва ли потребовалось бы болѣе указаннаго 2¹/₂ лѣтняго срока со дня образованія Общества.

Сужденіе Комиссіи.

Въ виду только что сдѣланнаго заявленія предпринимателей Предсѣдатель предложилъ членамъ Комиссіи высказаться, въ отступленіе отъ намѣченной выше программы занятій, о томъ, надлежитъ ли имѣть въ виду при дальнѣйшихъ работахъ оба предпріятія или одно ходатайство гг. Матвѣева и Фармаковскаго. По сему поводу Комиссіею было указано, что единственнымъ доводомъ въ пользу предоставленія сооруженія вѣтви Егоршино-Алапаевскъ распоряженіемъ заводоуправленія является предполагаемая скорость ея осуществленія, но, принимая во вниманіе медлительность заводоуправленія въ осуществленіи Алапаевской вѣтви (около 5 лѣтъ) ¹⁾ и имѣя въ виду

¹⁾ Срокъ окончанія вѣтви отдаленъ по ходатайству заводоуправленій до 16 Декабря 1911 г.

изложенное выше заявленіе гг. Матвѣева и Фармаковскаго, Коммиссія полагала устранить изъ своего разсмотрѣнія первое изъ названныхъ предложеній тѣмъ болѣе, что предпріятіе Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги удовлетворяетъ несравненно большому количеству интересовъ. Кромѣ того, предоставленіе сооруженія вѣтви къ Егоршину Алапаевскому заводу, обладающему въ этой мѣстности крупными угольными отводами площадью свыше $12\frac{1}{2}$ квадр. верстъ, можетъ воздѣйствовать возникновенію монополиста на восточномъ склонѣ Урала, подобно Луньевскимъ копиямъ, являющимся монополистами для сѣверо-западнаго склона Урала.

Кромѣ того, Коммиссіею было отмѣчено, что въ связи съ настоящимъ дѣломъ подлежитъ соотвѣтственному измѣненію, поступившее въ Министерство Финансовъ, прошеніе инженера путей сообщенія Штукенберга и горн. инженера Митинскаго о предоставленіи имъ сооруженія желѣзнодорожной линіи отъ Екатеринбургa къ Кургану съ вѣтвью къ Егоршину. Ходатайство это не внесено на обсужденіе Коммиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ виду того, что вѣтвь къ Егоршину не составляетъ центр тяжести ходатайства названныхъ лицъ, которые предположено разсмотрѣть совмѣстно съ предложеніемъ группы предпринимателей съ Θ . Головинымъ во главѣ о постройкѣ линіи Нижній-Новгородъ-Екатеринбургъ-Курганъ.

Обсужденіе грузо-
оборота линіи.

Засимъ, Коммиссія обратилась къ разсмотрѣнію представленнаго предпринимателями и измѣненнаго дѣлопроизводствомъ грузооборота линіи.

Хлѣбные грузы.

Членъ Коммиссіи отъ Государственнаго Контроля кол. сов. П. Ф. Девіенъ полагалъ, что включенные предпринимателями въ грузооборотъ новой дороги 6 милл. пудовъ хлѣба съ Алтая слѣдуетъ сократить лишь до 5 милл. пудовъ, такъ какъ хотя часть хлѣбныхъ грузовъ изъ Ново-Николаевска и предпочтетъ желѣзнодорожный путь черезъ Тюмень-Обскую жел. дорогу на Богдановичъ, водному пути черезъ Саитково, послѣдствіемъ чего будетъ сокращеніе пробѣговъ по новымъ линіямъ, но взаимнѣ этого сокращенія, съ сооруженіемъ Восточно-Уральской жел. дороги, поступившій до того времени хлѣбъ съ запада, окончательно будетъ вытѣсненъ болѣе дешевымъ Алтайскимъ хлѣбомъ, проникающимъ въ этотъ районъ и въ настоящее время, не смотря на отсутствіе желѣзнодорожныхъ путей. Самая постройка новой желѣзнодорожной сѣти повлечетъ за собой развитіе горной промышленности во всемъ ея районѣ, а слѣдовательно и емкость Уральского рынка для сбыта Алтайскаго хлѣба значительно увеличится, при чемъ хлѣбъ этотъ пойдетъ и за предѣлы

района проектированной дороги через Екатеринбург и Тагиль. Прочіе же члены Коммисіи не признали возможнымъ раздѣлить изложенныя соображенія и полагали, что съ окончаніемъ Тюмень-Омской жел. дороги хлѣбные грузы направятся болѣе дешевымъ сплошнымъ рельсовымъ путемъ, минуя Екатеринбург-Тавдинскую жел. дорогу. Стоимость провоза усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ:

| | |
|---|----------|
| Барнаулъ-Ново-Никол.-Нов.Портъ (3.614) вер. . . | 46,18 к. |
| Барнаулъ-Таборинское (фрахтъ) | 12,00 к. |
| Таборинское-Екатеринбургъ | 8,24 „ |
| Екатеринбургъ-Новый Портъ | 27,60 „ |
| <hr/> | |
| | 47,84 к. |

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что вѣроятно хлѣбные грузы изберутъ сплошную желѣзнодорожную перевозку, въ особенности имѣя въ виду срочность доставки. Предсѣдатель и четыре члена Коммисіи (С. Н. Ястржембскій, О. А. Струве, П. П. Червинскій и К. Я. Загорскій) полагали, что помимо дешевизны перевозки хлѣбные грузы при улучшеніи судоходства по рѣкѣ Турѣ направятся на Тюмень и потому въ грузооборотъ проектируемой желѣзной дороги включаемъ быть не можетъ. Большинство же членовъ (А. А. Шульцъ, А. О. Ивановъ, В. Г. Варзаръ, П. А. Виноградовъ, А. В. Кушинниковъ и Н. Ю. Старынкевичъ) считали возможнымъ включить въ грузооборотъ линіи хотя бы 2.000.000 пуд. алтайскихъ грузовъ, поступающихъ ежегодно на Исетскія мельницы. Въ виду возникшаго разногласія Коммисіа постановила включить въ грузооборотъ линіи количество хлѣбныхъ грузовъ по опредѣленію большинства членовъ Коммисіи, отмѣтивъ въ журналѣ возникшее по сему дѣлу разногласіе.

Каменноугольные грузы.

При подсчетѣ каменноугольныхъ грузовъ дѣлопроизводствомъ Коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ были приняты слѣдующія основанія: исходя изъ предположенія, что Егоршинскій уголь вытѣснить на ближайшихъ участкахъ Сибирской и Пермской жел. дорогъ, потребляемые нынѣ желѣзными дорогами луньевскіе угли, были приняты на эти участки количества угля, назначенныя на нихъ по смѣтамъ на 1910 годъ. На этихъ основаніяхъ въ грузооборотъ линій включено:

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| На Челябинскій участокъ Сибирской | |
| жел. дороги | 2.980.000 п. |
| На Курганскій участокъ Сибирской | |
| жел. дороги | 3.540.000 „ |

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Черезъ Тагиль на Пермскую жел. | |
| дорогу | 588.000 п. |
| Черезъ Екатеринбургъ на Пермскую | |
| жел. дорогу | 5.231.000 „ |
| На участокъ Екатеринбургъ-Тюмень- | |
| Синарская | 2.608.000 „ |
| | <hr/> |
| | 14.947.000 п. |

Для опредѣленія количества угля, могущаго поступить для нуждъ промышленности, въ основаніе взято было количество угольныхъ грузовъ, прибывающихъ на станціи Пермской и Сибирской жел. дорогъ, расположенныхъ близъ крупныхъ заводовъ, что составило 7.475.000 пуд. Къ этому количеству было присоединено 5.265.000 пуд., составляющихъ потребность Сысертскаго, Шайтанскаго и Невьянскаго заводовъ въ Егоршинскомъ антрацитѣ, согласно даннымъ, приведеннымъ инженеромъ Нестеровскимъ въ его изслѣдованіи объ Егоршинскомъ каменноугольномъ мѣсторожденіи. Такимъ образомъ, общее количество каменноугольныхъ грузовъ подсчитано было въ размѣрѣ 27.760.000 пуд.

Исчисленное количество каменноугольныхъ грузовъ вызвало возраженіе со стороны предпринимателей, указавшихъ на преуменьшенность этой цифры. Въ доложенный подсчетъ не принято во вниманіе потребленіе угля для строящейся Тюмень-Омской жел. дороги, да и потребности прочихъ дорогъ преуменьшены, такъ какъ не учтено количество потребленія ко времени открытія дороги. Въ частности относительно потребленія Егоршинскаго угля Сибирскою жел. дорогою, то предприниматели, исходя изъ цѣнъ и коэффиціента теплопроводности Судженскаго и Егоршинскаго углей, количество это должно быть принято не менѣе 10 мил. пудовъ, не говоря уже про ростъ потребленія. Подсчетъ дѣлопроизводства угля для коммерческихъ цѣлей основанъ, главнымъ образомъ, на количествѣ нынѣ потребляемаго топлива, когда Уралъ испытываетъ недостатокъ горючаго. Поэтому предполагая строить дорогу дающую Уралу дешевое горючее предприниматели полагали бы шире учитывать будущее потребленіе и поддерживали бы данныя и соображенія приведенныя въ представленной ими экономической запискѣ.

Коммиссія, не возражая противъ сего исчисленнаго дѣлопроизводствомъ количества угольныхъ грузовъ, какъ основанныхъ на фактическихъ данныхъ, тѣмъ не менѣе считала возможнымъ, руководствуясь вышеприведенными свѣдѣніями, сообщенными д. ст. сов. Ивановымъ, а равно данными, доложенными Коммиссіи Предсѣдателемъ Екатеринбургскаго Биржевого Комитета, и соображеніями предпринимателей,

принять перевозки каменного угля въ размѣрѣ кругло 30.000.000 пуд., оговоривъ при этомъ, что каждый миллионъ пудовъ каменного угля, перевозимый по Сѣверо-Восточно-Уральской жел. дорогѣ для надобностей промышленности, дастъ чистой прибыли около 18.000 руб.

Лѣсные матеріалы.

Для болѣе точнаго опредѣленія количества лѣсныхъ матеріаловъ могущихъ поступить на проектируемую линію, Предсѣдатель предложилъ присутствовавшимъ въ засѣданіи представителямъ Лѣснаго вѣдомства Начальнику X отдѣленія Лѣснаго Департамента ст. сов. В. П. Князеву и Вице-Инспектору Корпуса Лѣсничихъ ст. сов. Г. А. Давыдову подѣлиться имѣющимися въ ихъ распоряженіи по сему предмету свѣдѣніями.

Вслѣдствіи сего названными лицами были доложены нижеслѣдующія фактическія данныя.

Тяготѣющая къ проектируемой желѣзной дорогѣ лѣсная площадь составляетъ около 2.000.000 десятинъ лѣса въ Пермской губерніи и около 2.500.000 десятинъ въ Тобольской губерніи. Съ этой лѣсной площади считая при 150-ти лѣтнемъ оборотѣ рубки и принимая по 20 кубическихъ сажень съ десятины можно назначать къ отпуску около 600.000 кубич. сажень древесины въ годъ.

Въ настоящее время уже отпускается 130.000 кубовъ саж., изъ коихъ на долю Пермской губерніи приходится 110.000 кубич. саж. и на долю Тобольской губерніи 20.000 куб. саж., т. е. ежегодный отпускъ можетъ быть увеличенъ на 470.000 куб. саж. въ годъ. Считая, что въ этомъ количествѣ одна восьмая часть придется на высокосортный строевой лѣсъ, получается къ ежегодному отпуску 410.000 куб. саж. дровяной массы и 60.000 куб. саж. строевого матеріала для вывоза. Принимая вѣсь одной кубической сажени строевого лѣса въ 200 пудовъ, представители Лѣснаго вѣдомства приходятъ къ выводу, что на новую дорогу надлежитъ ожидать не менѣе 12.000.000 пудовъ въ годъ и что количество лѣсныхъ матеріаловъ въ 6 мил. пуд. исчисленное предпринимателями несомнѣнно преуменьшено. Но и количество въ 12.000.000 пудовъ вѣроятно будетъ превзойдено, такъ какъ вѣсь кубической сажени древесины въ зависимости отъ сухости или сырости матеріала колеблется отъ 200 до 250 пудовъ, а въ данномъ районѣ надлежитъ ожидать къ вывозу мало выдержанный, сырой и посему тяжелый лѣсъ. Эксплоатація означенныхъ лѣсныхъ площадей, приносящихъ казнѣ въ настоящее время ничтожный доходъ, будетъ давать около 625.000 рублей въ годъ, исходя даже изъ минимальныхъ цѣнъ въ 50 коп. съ кубической сажени дровъ и 7 руб. съ кубической сажени строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ настоящее время Тавдинскіе лѣса находятъ себѣ помѣщеніе лишь на малоемкомъ Тобольскомъ рынкѣ съ постройкою же Сѣверо-Восточной-Уральской жел. дороги для нихъ будетъ открытъ почти неограниченный иностранный рынокъ, какъ это выше вполне справедливо было указано горн. инженер. Д. П. Карницкимъ.

Относительно направленія проектируемой линіи, представители Лѣсного вѣдомства заявили, что указанное членомъ Государственной Думы В. И. Дзюбинскимъ направленіе линіи на Саитково, захватывая лучшія казенныя лѣсничества, болѣе отвѣчаетъ интересамъ Лѣсного вѣдомства чѣмъ при направленіи на с. Таборинское.

Независимо отъ изложенныхъ соображеній Коммиссія отмѣтила, что для притавдинскихъ лѣсовъ кромѣ заграничныхъ рынковъ будутъ открыты и туркестанскій рынокъ. Яркимъ примѣромъ справедливости сего сужденія служить Богословская желѣзная дорога, изъ района которой въ 1909 году отправлено около 6.000.000 пудовъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ только первой категоріи по слѣдующихъ категоріямъ:

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Въ Новый Портъ | 640.000 пуд. |
| „ Котласъ | 1.750.000 „ |
| На Сибирскую жел. дор. | 2.388.000 „ |
| „ Средне-Азіатскую ж. д. | 664.000 „ |
| „ Ташкентскую жел. дор. | 145.000 „ |

Въ виду изложенныхъ фактическихъ данныхъ Коммиссія признала вполне возможнымъ увеличить количество лѣсныхъ грузовъ до 10.000.000 пудовъ, опасаясь въ видахъ осторожности въ первые же года работы дороги принимать къ перевозкѣ все исчисленное Лѣснымъ вѣдомствомъ количество лѣсныхъ перевозокъ.

Обращаясь вслѣдъ за симъ къ перевозкамъ древеснаго угля, то по сему вопросу въ средѣ Коммиссіи было указано, что потребленіе древеснаго угля въ настоящее время выражается въ слѣдующихъ данныхъ:

| Пункты назначенія. | Потребитель. | Число пудовъ. |
|-----------------------|--------------------------|---------------|
| Нижне-Тагильскій окр. | Заводы | 1.000.000 |
| Нижне-Тагильскій зав. | „ | 1.300.000 |
| Невьянскій | Мелк. жел. пром. | 500.000 |
| „ | Заводы | 1.000.000 |
| Екатеренбургъ | Мелк. жел. пром. | 1.300.000 |
| Алапаевскій | Заводы | 1.000.000 |
| Ревдинскій | „ | 300.000 |
| Шайтанскій | „ | 600.000 |
| Серг.-Уфал. | „ | 500.000 |
| Каслинскій | „ | 500.000 |
| (Кышт. Горн. Окр). | | |
| | | 8.000.000 |

Имѣя въ виду эту потребность въ древесномъ топливѣ, Коммиссія включила въ грузооборотъ линіи 8.000.000 древеснаго угля, тѣмъ болѣе, что исчисленное представителями Лѣснаго вѣдомства количество древесины можетъ дать 22.140 тыс. пудовъ древеснаго угля ¹⁾, причемъ, что въ это количество не входитъ уголь получаемый отъ утилизаціи отбросовъ, получаемыхъ при выборкѣ строевого лѣса. Вмѣстѣ съ тѣмъ составленная лѣсничимъ Казеннаго Уральскаго Лѣсничества Боковымъ смѣта по оборудованію углежженія въ суммѣ около 425.000 рублей, по мнѣнію представителей Лѣснаго вѣдомства, можетъ почитаться отвѣчающей дѣйствительной стоимости сего оборудованія и возникновеніе всей операціи углежженія въ указанномъ размѣрѣ вполнѣ вѣроятно.

**Вывозные и ввозные
сибирскіе грузы.**

Относительно вывозныхъ грузовъ изъ Собири Коммиссія признала возможнымъ остаться при прежнихъ подсчетахъ Коммиссіи 1902 года.

Относительно же ввозныхъ грузовъ въ Сибирь, то количество ихъ принято Коммиссіею примѣнительно къ отправкамъ изъ Тюмени и Туры въ 1908 г.

Валовой доходъ.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія принять въ среднемъ въ 500 руб. на версту протяженія пути въ годъ.

Доходы отъ перевозки почты — въ размѣрѣ 12¹/₂ к. съ полувагона версты.

Изъ подробныхъ подсчетовъ доходности проектируемой желѣзной дороги приложенныхъ къ сему журналу видно, что общій валовой доходъ ея составляетъ 3.065.832 руб. или по 6.607 руб. на версту.

**Эксплоатаціонные
расходы.**

Расходы же эксплоатаціи, какъ это усматривается изъ приложенія II исчислены на основаніи данныхъ, имѣющихся на сосѣднихъ дорогахъ, а именно для расходовъ зависящихъ отъ движенія средняя нагрузка поѣзда принята въ 12.000 пудовъ, при стоимости поѣздо-версты въ 70 коп., что дастъ 854.238 руб. расходы отъ движенія не зависящія приняты въ размѣрѣ 2.000 руб. съ версты, т. е. (464 вер. \times 2.000 р. = 928.000 руб.), а всего 1.782.300 р.

**Строительная
стоимость.**

При разсмотрѣніи представленной предпринима-телями расцѣпочной вѣдомости Коммиссія выслушала заключеніе члена Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія О. А. Струве, который доложилъ, что по его мнѣнію нѣкоторой густоты движенія можно ожидать на участкахъ дороги отъ Егоршина на Алапаевскъ и Екатеринбургъ, на прочихъ же участкахъ движеніе будетъ незначительное,

¹⁾ Изъ расчета: куб. саж. дровъ даетъ 3 корога угля и корогъ вѣситъ 18 пудовъ.

а посему принимая во вниманіе это обстоятельство, а равно чисто грузовой характеръ движенія на линіи, вся постройка дороги должна быть произведена безъ какимъ либо лишнихъ затратъ на возможно скромныхъ основаніяхъ. Хотя изысканій участка Ирбитъ-Егоршино не было произведено, но, едва ли по характеру мѣстности можно ожидать какихъ либо осложненій и крупныхъ земляныхъ работъ. Иначе обстоитъ вопросъ съ участкомъ Егоршино-Екатеринбургъ, такъ какъ на этомъ участкѣ можетъ быть наиболѣе дѣятельное движеніе и вмѣстѣ съ тѣмъ мѣстность болѣе сложная для производства строительныхъ работъ. Все же не смотря на это предполагаемая предпринимателями строительная стоимость линіи въ 60.000 руб. должна быть признана чрезмѣрно высокой и не соответствующей типу дороги.

| | |
|---|-------------|
| По подсчету предпринимателей общая стоимость вер. | 61.150 руб. |
| Въ томъ числѣ: стоимость подвижного состава | 13.000 „ |
| и оборотный капиталъ | 1.000 „ |

Остается . . . 46.650 руб.

Стоимость эта для такого типа дорогъ безусловно высока. Такъ, на примѣръ, Бологое-Псковская линія обошлась, безъ подвижного состава и оборотнаго капитала, въ 31.000 руб. съ версты, при значительныхъ мостахъ и оборудованіемъ на 20 паръ поѣздовъ въ сутки.

Не касаясь сокращенія представленной расцѣнки по устройству полотна, казалось, можно было бы сократить количество станцій и водоснабженій намѣченныхъ черезъ каждыя 18 верстъ, что уже составить около 7.000 руб. на версту и такимъ образомъ дорога можетъ быть осуществлена въ предѣлахъ цѣны 40.000 руб. верста, а за прибавленіемъ 8.500 руб. на подвижной составъ и 1½ тысячъ рублей на оборотный капиталъ, общая стоимость дороги составитъ около 50.000 руб. съ версты и стоимость сооруженія такимъ образомъ опредѣляется въ 23.200.000 рублей.

Исходя изъ основного своего взгляда на необходимость возможно дешевой постройки проектируемой дороги О. А. Струве выразилъ пожеланіе, чтобы примыканіе линій было сдѣлана *близь* Екатеринбурга, къ сѣверу или югу отъ него, въ зависимости отъ дешевизны подхода. Болѣе предпочтительнымъ представлялось бы примкнуть линію гдѣ либо близъ станціи Истокъ или Косулино, Екатеринбургъ-Тюменскаго участка, который нынѣ усиливается въ виду предстоящаго окончанія постройки Тюмень-Омскаго участка.

Съ своей стороны предприниматели объяснили, что они, имѣя въ виду возможность облегченія нѣкоторыхъ условій проектированія дороги, т. е. сокращеніе числа станцій, уменьшеніе числа водоснабженій и т. д. полагали бы, что строительная стоимость можетъ быть принята около 53 т. р. съ версты, въ томъ числѣ 8.500 р. за подвижной составъ, 1.000 р. — оборотный капиталъ и 43.500 руб. прочіе расходы. Дальнѣйшее сокращеніе строительной стоимости дороги можетъ, по мнѣнію предпринимателей, затруднить осуществленіе дороги, примѣромъ чего можетъ служить постройка Богословской жел. дороги.

По поводу изложенныхъ соображеній Предсѣдатель Совѣта Съѣздовъ Горнопромышленниковъ Урала В. В. Желватыхъ просилъ отмѣтить, что постройку дороги надлежало бы произвести на возможно скромныхъ основаніяхъ и потому было бы крайне желательно, чтобы при утвержденіи расцѣпочныхъ вѣдомостей Восточно-Уральской жел. дороги Министерство Путей Сообщенія имѣло въ виду условія сооруженія дороги возможно облегченнаго типа.

Членъ Коммисіи О. А. Струве съ своей стороны объяснилъ, что едва ли къ этому въ настоящее время можно усматривать какія либо препятствія и всѣ соображенія о свойствахъ дороги даютъ основаніе думать, что Министерство Путей Сообщенія пойдетъ на встрѣчу пожеланіямъ Съѣзда.

Финансовые результаты эксплуатаціи.

Коммиссія, полагая, что реализаціонный курсъ 4% гарантированныхъ облигацій можетъ быть принятъ въ 90% и включая проценты за время постройки на акціонерный и облигаціонный капиталы и расходы по облигаціонному капиталу и расходы по выпуску сихъ капиталовъ, опредѣлила нарицательный размѣръ необходимаго для осуществленія разсма-
тываемаго предпріятія капитала въ 27.970.000 нариц. причемъ согласно ходатайству о томъ предпринимателей въ томъ числѣ акцій, реализуемыхъ по нарицательной цѣнѣ, на сумму 2.320.000 руб. нар. и облигацій на 25.650.000 руб. При выпускѣ облигаціоннаго капитала, съ расчетомъ погашенія въ теченіе 81 года, обязательные платежи процентовъ и погашенія капитала составятъ 4,124 127 % или 1.026.000 р. въ годъ и результаты эксплуатаціи выразятся въ слѣдующихъ данныхъ.

Валовой доходъ предпріятія . 3.065.832 руб.

Расходы эксплуатаціи 1.782.230 „

Чистый доходъ предпріятія . 1.283.600 „

Изъ него причитается 2% въ
запасный капиталъ 25.672 „

Остатокъ чистаго дохода . 1.257.928 руб.

| | |
|----------------------------|-------------|
| Изъ него на акціи . . . | 104.827 р. |
| на облигаціи . . . | 1.153.101 „ |
| Ежегодный платежъ по обли- | |
| гаціямъ | 1.070.664 „ |
| Чистая прибыль . . . | 82.734 „ |

Переходя къ вопросу о томъ, какое вліяніе окажетъ сооруженіе Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги на доходность казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то какъ видно изъ подробныхъ подсчетовъ (приложеніе III), увеличеніе доходности казенной сѣти отъ пробѣга по ней новыхъ грузовъ поступающихъ съ проектируемой дороги составитъ за исключеніемъ расходовъ по перевозкѣ сихъ грузовъ (по $\frac{1}{150}$ к. съ пудо-версты) 528.585 руб., но съ другой стороны согласно прилагаемому подсчету оказывается, что съ Пермской жел. дороги, а именно съ участка Тюмень-Екатеринбургъ перейдетъ 3.550.000 пуд. разнаго груза, причемъ валовая выручка Пермской дороги уменьшится на 331.447 руб. За вычетомъ изъ этой суммы собственныхъ расходовъ дороги по перевозкѣ отвлекаемыхъ отъ нее грузовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{150}$ коп. съ пуда и версты убытокъ Пермской дороги опредѣлится въ суммѣ 245.111 руб. Убытокъ этотъ будетъ покрытъ приведеннымъ выше увеличеніемъ доходности казенной сѣти и въ конечномъ результатѣ съ постройкой Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги чистый доходъ казенной сѣти увеличится на 283.474 р.

Прочія условія
назначенія обще-
ства.

Относительно условій осуществленія линіи предпринимателями было изъявлено согласіе на сооруженіе вѣтви Алапаевскъ-Егоршино въ $2\frac{1}{2}$ года и всей линіи въ $3\frac{1}{2}$ года со дня образованія Общества, относительно же прочихъ условій предприниматели не настаивали на освобожденіи Общества во время постройки линіи, отъ расходовъ по содержанію инспекціи, контроля, жандармской полиціи. Крімъ того, по предложенію Коммиссіи предприниматели исключили изъ основныхъ своихъ условій гарантію цѣлости непогашеннаго ко дню выкупа дороги акціонернаго капитала.

высочайшія
суденія
Коммиссіи.

Придя къ изложеннымъ выше даннымъ Коммиссія по предложенію Предсѣдателя высказала ниже-слѣдующее свое мнѣніе по существу разсматриваемаго проекта.

Членъ Коммиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія П. П. Червинскій отмѣтилъ, что въ составъ разсматриваемаго предпріятія входитъ цѣлый рядъ неопредѣленныхъ величинъ, что и послужило въ свое время однимъ изъ мотивовъ къ отклоненію 2-мъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта представленія Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія о постройкѣ Тавдинской жел. дороги. Изъ обозрѣнія гру-

зооборота линіи усматривается, что изъ всего количества грузовъ въ количествѣ 66.000.000 пудовъ, около 70% являются грузами отъ *имѣющихъ еще создаться* предпріятій: получение 30.000.000 пуд. угля требуетъ помѣщенія около 2.000.000 руб. капитала, лѣсные грузы будутъ вывозиться лишь изъ ближайшихъ дачъ, изъ дальнихъ же дачъ едва ли древесные грузы выйдутъ на дорогу. Выразивъ изложенныя сомнѣнія д. ст. сов. Червинскій тѣмъ не менѣе считаетъ сооруженіе данной дороги крайне желательнымъ. Примѣромъ постройки дороги въ аналогичныхъ условіяхъ является Богословская жел. дорога, которая дала сильный толчекъ эксплоатаціи лѣсныхъ и минеральныхъ богатствъ въ прорѣзываемомъ ею районѣ. Даже включеніе въ грузооборотъ дороги указаннаго выше количества грузовъ новыхъ, служить доказательствомъ того толчка, который Сѣверо-Восточная Уральская дорога дастъ эксплоатаціи природныхъ богатствъ ея района. Въ связи съ этимъ характеромъ линій надлежитъ отмѣтить, что указанный выше грузооборотъ дороги будетъ достигнутъ лишь черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ ея открытія, въ первые же года доходность ея будетъ ниже исчисленной до тѣхъ поръ, пока организуемая предпріятія не получаютъ надлежащаго развитія.

Обращаясь къ начертанію проектируемой дороги надлежитъ замѣтить, что линія эта примыкаетъ тремя концами къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, посему казалось бы правильнымъ осуществить линію эту средствами и распоряженіемъ казны съ возможно скромнымъ оборудованіемъ.

По поводу изложеннаго мнѣнія въ средѣ Комиссіи было указано, что грузооборотъ этой дороги не вызываетъ большихъ сомнѣній, чѣмъ грузооборотъ какой либо иной проектируемой дороги. Комиссія никогда не можетъ базировать своихъ подсчетовъ на существующихъ грузахъ, т. е. тѣхъ, которые уже передвигаются по существующимъ гужевымъ и водянымъ путямъ, ибо таковыя никогда не могутъ оправдать созданія новой желѣзной дороги, и если руководствоваться этимъ принципомъ, то нельзя было бы построить ни одной дороги. Обыкновенно рассчитываютъ, что желѣзная дорога создастъ новые грузы и надлежитъ лишь опредѣлить степень вѣроятія появленія этихъ грузовъ. Въ данномъ случаѣ, мы видимъ дорогу созидающую грузы, доходность коей при этомъ не зависитъ отъ одного какого либо предпріятія. Условія для возникновенія ихъ благоприятны, и слѣдуетъ поэтому надѣяться, что соответственныя предпріятія возникаютъ, какъ только дорога будетъ построена. Правда, уголь является до извѣстной степени сомнительнымъ грузомъ, но остальные грузы готовы — ихъ надо только взять, такъ какъ

ихъ эксплуатація задерживается отсутствіемъ удобствъ перевозки.

Относительно сооруженія этой линіи средствами и распоряженіемъ казны надлежитъ замѣтить, что едва ли это было бы согласно съ однимъ изъ главнѣйшихъ руководящихъ началъ, принятыхъ въ основу нашей желѣзнодорожной политики съ конца 80-хъ годовъ. Принципъ этотъ заключается въ обращеніи къ совмѣстному дѣйствию обѣихъ системъ желѣзнодорожнаго хозяйства—казеннаго и частнаго, при чемъ частная промышленность признается особенно подходящей для сооруженія тѣхъ линій, которыя должны обслужить новыя мѣстности и призвать ихъ своей дѣятельностью къ новой экономической жизни. Для успѣшнаго осуществленія задачъ этого рода нужна такая инициатива, приспособляемость къ особннымъ условіямъ района и эластичность въ методахъ эксплуатаціи, которыя едва ли доступны для казенныхъ жел. дорогъ, необходимо подлежащихъ болѣе строгимъ формальностямъ и надзору. Несомнѣнно, что проектируемая Сѣверо-Восточная Уральская жел. дорога будетъ въ состояніи успѣшнѣе осуществить свои задачи, если будетъ находиться въ частныхъ рукахъ, чѣмъ въ казенной эксплуатаціи. Наконецъ, нельзя также не имѣть въ виду, что при предъявляемыхъ нынѣ къ Государственному Казначейству весьма многоразличныхъ широкихъ требованій, едва ли можно быть увѣреннымъ въ томъ, что не встрѣтятся препятствій къ прямымъ ассигнованіямъ изъ ресурсовъ казны необходимыхъ средствъ на сооруженіе такой дороги, какъ разсматриваемая чисто экономическаго значенія дорога на Тавду. При рѣшеніи строить эту дорогу непосредственнымъ распоряженіемъ казны, можно опасаться, что уральская горная промышленность еще не скоро получитъ эту столь давно желательную для нея дорогу. Что касается указаній на то, что для возрожденія уральской горнозаводской промышленности необходимо прежде всего измѣненіе тѣхъ общихъ правовыхъ и административныхъ условій, въ которыхъ она находится, то нельзя не замѣтить, что сооруженіе новой желѣзнодорожной линіи, облегчающей снабженіе заводовъ и мелкихъ промышленныхъ заведеній топливомъ, явится немаловажнымъ побудительнымъ мотивомъ къ тому, чтобы ускорить разрѣшеніе этого уже возбужденнаго въ настоящее время вопроса о такъ называемомъ раскрѣпощеніи Урала. Кромѣ того слѣдуетъ не упускать изъ виду, что уже и въ настоящее время на Уралѣ существуютъ нѣкоторые заводы, которые дѣйствуютъ на началахъ частной собственности, а не посесіоннаго устава. Относительно же предположеній о возможной убыточности этой желѣзной дороги въ первые годы ея эксплуатаціи—то не надо упускать изъ виду во-первыхъ

дополнительный доходъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и во-вторыхъ, значительный доходъ Лѣсного вѣдомства получаемый съ возможной затратой изъ суммъ Государственнаго Казначейства гадательной приплаты по гарантіи. Новая линія не отнимаетъ грузовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, незначительно сокращая лишь пробѣгъ ихъ.

На основаніи изъяснительныхъ соображеній Коммиссія единогласно высказалась за предоставленіе сооруженія этой дороги частной инициативѣ.

Въ цѣляхъ возможно полнаго огражденія интересовъ казны отъ увеличенія приплатъ по гарантированному облигаціонному капиталу дороги Предсѣдатель Коммиссіи Н. Е. Гіацинтовъ предложилъ включить въ уставъ Общества постановление о томъ, что гарантія Правительства распространяется лишь на облигаціонный капиталъ Общества опредѣленнаго размѣра. При разрѣшеніи концессіи акціонерный капиталъ опредѣляется въ $\frac{1}{10}$ дѣйствительной стоимости линіи, остальная же часть реализуется въ 4% облигаціяхъ, коимъ даруется правительственная гарантія; при превышеніи строительной стоимости линіи излишекъ долженъ покрываться дополнительнымъ выпускомъ акцій. Мѣра эта несомнѣнно, съ одной стороны, оградить интересы казны, а съ другой стороны, побудить предпринимателей къ болѣе хозяйственному и экономному строительству.

Относительно намѣченнаго направленія линіи Коммиссіею были высказаны два пожеланія, а именно Коммиссія вполне раздѣляла заявленное Членомъ Государственной Думы Дзюбинскимъ измѣненіе выхода линіи на рѣку Тавду у села Сайткова, имѣя въ виду съ одной стороны лучшее обслуживаніе интересовъ Лѣсного вѣдомства, а съ другой—возможное продолженіе линіи на востокъ до гор. Тобольска, при этомъ вопросъ о заходѣ линіи въ гор. Туринскъ долженъ оставаться открытымъ впредь до производства окончательныхъ изысканій и, во-вторыхъ, относительно начальнаго пункта дороги, то таковымъ долженъ быть намѣченъ гор. Екатеринбургъ или въ зависимости отъ стоимости подхода къ иному близъ него лежащему пункту, существующей казенной желѣзной дороги.

Заключеніе Коммиссіи.

На основаніи изложенныхъ сужденій Коммиссія единогласно полагала:

1) ходатайство Главнаго Правленія имѣніемъ наслѣдниковъ П. П. Демидова князя Санъ-Донато о предоставленіи имъ сооруженія вѣтви отъ Егоршина до Алапаевского завода—отклонить;

2) Предоставить образуемому потомственными почетными гражданами А. П. Матвѣевымъ и С. П. Фармаковскимъ акціонерному Обществу сооруженіе и

эксплоатацію желѣзнодорожныхъ линій: а) отъ гор. Екатеринбургa, или иного близъ него лежащаго пункта, черезъ с. Егоршино и гор. Ирбитъ до рѣки Тавды близъ с. Саиткова, и б) отъ ст. Богдановичъ, Пермской жел. дороги, до соединенія съ Нижне-Салдинскою вѣткою близъ Алапаевскаго завода, съ распространениемъ на это предпріятіе гарантіи облигаціоннаго капитала и прочихъ льготъ по закону 10 іюня 1905 г., за исключеніемъ льготы по возмѣщенію казнѣ расходовъ по содержанію инспекціи контроля, жандармской полиціи и проч. за время постройки указанныхъ въ п.п. а и б линій.

Грузооборотъ Сѣверо-Восточной Уральской желѣзной дороги (464 версты).

| | Тысячи пудовъ. | Пробѣгъ верстъ. | Тысячи пудовъ. | Тарифъ. | Выручка рублей. | Дополнитель- ные сборы. |
|---|-------------------|--------------------|-------------------|---------|--------------------|----------------------------|
| ОТПРАВЛЕНІЕ. | | | | | | |
| Хлѣбъ: | | | | | | |
| изъ Туринска на Пермскую ж. д. | 400 | 259 | 103.600 | 1/36 | 28.778 | — |
| > Ирбита > > > | 1.000 | 190 | 190.000 | 1/35 | 54.286 | — |
| Всего хлѣба | 1.400 | 210 | 293.600 | 1/35 | 83.064 | 7.700 |
| Каменный уголь: | | | | | | |
| на Челябинскій участокъ | 2.980 | 107 | 318.860 | 1/71 | 44.910 | — |
| > Курганскій > | 3.540 | 107 | 378.780 | 1/71 | 53.349 | — |
| черезъ Тагиль на Пермскую ж. д. | 588 | 74 | 43.512 | 1/76 | 5.725 | — |
| > Екатеринбургъ на Пермскую ж. д. | 5.231 | 107 | 559.717 | 1/71 | 78.833 | — |
| > Богдановичъ > > > | 2.608 | 70 | 182.560 | 1/61 | 29.928 | — |
| коммерческій уголь на Перм., Сиб. и С.-Зл. ж. д. | 15.053 | 96 | 1.445.088 | 1/63 | 229.379 | — |
| Всего угля | 30.000 | 98 | 2.928.517 | 1/66 | 442.124 | 120.000 |
| Древесный уголь: | | | | | | |
| на Н. Тагиль | 2.300 | 230 | 529.000 | 1/68 | 77.794 | — |
| > Невьянскъ | 1.500 | 260 | 390.000 | 1/68 | 57.353 | — |
| > Екатеринбургъ | 1.300 | 260 | 338.000 | 1/63 | 20.736 | — |
| > Алапаевскъ | 1.000 | 230 | 230.000 | 1/60 | 38.333 | — |
| > Исеть | 300 | 260 | 78.000 | 1/67 | 11.642 | — |
| > Шайтанку | 600 | 230 | 138.000 | 1/69 | 20.000 | — |
| > Уфалей | 500 | 260 | 130.000 | 1/69 | 18.841 | — |
| > Маукъ | 500 | 260 | 130.000 | 1/70 | 18.571 | — |
| Всего дрѣв. угля | 8.000 | 245 | 1.963.000 | 1/69 | 283.270 | 52.000 |
| Лѣсные матеріалы: | | | | | | |
| въ Зап. Сибирь | 2.500 | 260 | 650.000 | 1/82 | 79.268 | — |
| на Пермскую ж. д. | 1.500 | 230 | 345.000 | 1/47 | 73.704 | — |
| въ Семирѣчье | 1.000 | 260 | 260.000 | 1/100 | 26.000 | — |

| | Тысячи пудовъ. | Пробѣгъ верстъ. | Тысячи пудоверстъ. | Тарифъ. | Выручка рублей. | Дополнитель- ные сборы. |
|---|-------------------|--------------------|-----------------------|-----------------|--------------------|----------------------------|
| въ Котласъ | 3.500 | 260 | 910.000 | $\frac{1}{100}$ | 91.000 | — |
| » Нов. Портъ | 1.500 | 260 | 390.000 | $\frac{1}{100}$ | 39.000 | — |
| Всего лѣсн. матер. | 10.000 | 256 | 2.555.000 | $\frac{1}{83}$ | 308.672 | 4.000 |
| Желѣзо изъ Егорш. въ Таборинское | 600 | 211 | 126.600 | $\frac{1}{56}$ | 22.607 | 3.900 |
| Прочіе горнозаводск. грузы (25%) | 150 | 211 | 31.650 | $\frac{1}{40}$ | 7.913 | 975 |
| Ирбитскіе грузы черезъ Алапаевскъ | 500 | 158 | 79.000 | $\frac{1}{24}$ | 32.917 | 3.250 |
| » » » Екатеринбургъ | 500 | 191 | 95.500 | $\frac{1}{24}$ | 39.792 | 3.250 |
| » » » Ирб.-Табаринское. | 625 | 127 | 79.375 | $\frac{1}{15}$ | 52.916 | 4.063 |
| Масло | 25 | 318 | 7.950 | $\frac{1}{34}$ | 2.338 | 163 |
| Мясо | 25 | 318 | 7.950 | $\frac{1}{38}$ | 2.092 | 163 |
| Сало | 50 | 318 | 15.900 | $\frac{1}{33}$ | 4.818 | 325 |
| Кожи | 50 | 318 | 15.900 | $\frac{1}{32}$ | 4.969 | 325 |
| Прочіе грузы изъ района | 350 | 200 | 70.000 | $\frac{1}{30}$ | 23.333 | 2.275 |
| Итого по отправленію. | 52.275 | 158 | 8.269.942 | $\frac{1}{63}$ | 1.310.825 | 202.389 |
| На версту | 113 | — | 17.823 | — | 2.825 | 436 |
| ПРИБЫТІЕ. | | | | | | |
| Ирбитскіе грузы черезъ Алапаевскъ | 750 | 158 | 118.500 | $\frac{1}{15}$ | 79.000 | 4.125 |
| » » » Екатеринбургъ | 750 | 191 | 143.250 | $\frac{1}{15}$ | 95.500 | 4.125 |
| Руда на Ирбитск. заводъ изъ Богдановича | 800 | 90 | 72.000 | $\frac{1}{75}$ | 9.600 | 1.600 |
| » изъ Нижн. Тагила | 100 | 94 | 9.400 | $\frac{1}{75}$ | 1.253 | 200 |
| Прочіе грузы черезъ Алапаевскъ | 300 | 140 | 42.000 | $\frac{1}{25}$ | 16.800 | 1.650 |
| » » » Екатеринбургъ | 300 | 225 | 67.500 | $\frac{1}{30}$ | 22.500 | 1.650 |
| Всего по прибытію | 3.000 | 151 | 452.650 | $\frac{1}{20}$ | 224.653 | 13.350 |
| На версту | 6 | — | 976 | — | 484 | 29 |
| МѢСТНОЕ СООБЩЕНІЕ. | | | | | | |
| Хлѣбъ (съ уч. Ирб.-Тавд. на уч. Егорш.-Екат.) | 200 | 150 | 30.000 | $\frac{1}{34}$ | 8.823 | 2.000 |
| Мануфактура | 85 | 50 | 4.250 | $\frac{1}{8}$ | 5.313 | 1.020 |
| Сахаръ | 170 | 50 | 8.500 | $\frac{1}{12}$ | 7.084 | 2.040 |
| Керосинъ | 300 | 50 | 15.000 | $\frac{1}{12}$ | 12.500 | 3.600 |
| Метал. и скоб. издѣлія | 45 | 50 | 2.250 | $\frac{1}{18}$ | 1.250 | 540 |

| | Тысячи пудовъ. | Пробѣгъ верстъ. | Тысячи пудоверстъ. | Тарифъ. | Выручка рублей. | Дополнитель- ные сборы. |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------------|---------|--------------------|----------------------------|
| Спиртъ | 130 | 50 | 6.500 | $1/12$ | 5.417 | 1.560 |
| Рыба | 45 | 50 | 2.250 | $1/18$ | 1.250 | 540 |
| Чай | 9 | 50 | 450 | $1/8$ | 563 | 108 |
| Москательные товары | 20 | 50 | 1.000 | $1/12$ | 834 | 240 |
| Соль | 215 | 50 | 10.750 | $1/30$ | 3.584 | 1.957 |
| Табакъ | 25 | 50 | 1.250 | $1/8$ | 1.562 | 300 |
| Мука | 700 | 50 | 35.000 | $1/30$ | 11.667 | 7.000 |
| Рудничныя стойки | 450 | 150 | 67.500 | $1/77$ | 8.766 | 900 |
| Прочіе грузы | 1.000 | 60 | 60.000 | $1/24$ | 25.000 | 12.000 |
| Всего въ мѣстномъ сообщеніи . | 3.394 | 72 | 244.700 | $1/21$ | 93.613 | 33.805 |
| На версту | 7 | — | 527 | — | 202 | 73 |
| ТРАНЗИТЪ. | | | | | | |
| Изъ Сибири: | | | | | | |
| хлѣбъ съ Алтая | 2.000 | 318 | 636.000 | $1/64$ | 99.375 | 6.600 |
| кожи | 350 | 318 | 111.300 | $1/32$ | 34.781 | 1.155 |
| масло | 100 | 318 | 31.800 | $1/34$ | 9.353 | 330 |
| мясо | 100 | 318 | 31.800 | $1/38$ | 8.368 | 330 |
| жушной товаръ | 150 | 318 | 47.700 | $1/15$ | 31.800 | 495 |
| рыба | 100 | 318 | 31.800 | $1/38$ | 8.368 | 330 |
| орѣхи | 100 | 318 | 31.800 | $1/51$ | 6.235 | 330 |
| сало | 130 | 318 | 41.340 | $1/33$ | 12.527 | 429 |
| шерсть | 290 | 318 | 92.220 | $1/30$ | 30.740 | 957 |
| прочіе грузы | 500 | 318 | 159.000 | $1/30$ | 53.000 | 1.650 |
| Всего изъ Сибири . | 3.820 | 318 | 1.214.760 | $1/41$ | 294.547 | 12.606 |
| Въ Сибирь: | | | | | | |
| мануфактура | 700 | 318 | 222.600 | $1/15$ | 148.400 | 1.190 |
| соль | 150 | 318 | 47.700 | $1/50$ | 9.540 | 255 |
| сахаръ | 500 | 318 | 159.000 | $1/28$ | 56.786 | 850 |
| керосинъ | 800 | 318 | 254.400 | $1/30$ | 84.800 | 1.360 |
| железо | 500 | 318 | 159.000 | $1/34$ | 46.765 | 850 |

| | Тысячи пудовъ. | Пробѣгъ верстъ. | Тысячи пудоверстъ. | Тарифъ. | Выручка рублей. | Дополнитель- ные сборы. |
|--|-------------------|--------------------|-----------------------|---------|--------------------|----------------------------|
| металлическія издѣлія | 500 | 318 | 159.000 | 1/26 | 61.154 | 850 |
| табакъ | 200 | 318 | 63.600 | 1/28 | 22.714 | 340 |
| прочіе грузы | 500 | 318 | 159.000 | 1/30 | 53.000 | 850 |
| Всего въ Сибирь . . | 3.850 | 318 | 1.224.300 | 1/25 | 483.159 | 6.545 |
| Всего по транзиту | 7.670 | 318 | 2.439.060 | 1/31 | 777.706 | 19.151 |
| Всего по товарн. движенію . . | 66.339 | 172 | 11.406.352 | 1/47 | 2.406.797 | 268.695 |
| На версту | 142 | — | 24.583 | — | 5.187 | — |
| Пассаж. движ. по 500 р. на вер. 464×500 | — | — | — | — | 232.000 | — |
| Доходъ отъ перевозки почты 1×365× ×464×25 | — | — | — | — | 42.340 | — |
| Доходы независ. отъ движ. по 250 руб. . | — | — | — | — | 116.000 | — |
| Всего на дорогу . . | — | — | — | — | 3.065.832 | — |
| На версту (464 вер.) . | — | — | — | — | 6.607 | — |

Расходы эксплоатаціи.

Расходы, независящіе отъ движенія, считая по 2.000 р.
на версту, всего 928.000 р.

Расходы, независящіе отъ движенія, считая нагрузку
поѣзда въ 12.000 пудовъ, стоимость поѣздоверсты въ
70 коп. при количествѣ поѣздоверстъ:

для товарнаго движенія въ 823.509

для товаро-пассажирскаго движенія въ 338.720*)

для хозяйственнаго движенія—5%
отъ дѣйствительнаго движенія 58.112

а всего поѣздоверстъ 1.220.341 854.238 р.

Всего расходовъ эксплоатаціи 1.782.238 „

Валовой доходъ 3.065.832 „

Чистый доходъ 1.283.600 „

Процентное отношеніе расходовъ эксплоатаціи
къ валовому доходу 56%

*) Принята 1 пара товаропассажирскихъ поѣздовъ съ нагрузкой въ 6.000 п. въ главномъ направленіи и 8.000 п. въ обратномъ, а въ среднемъ 4.500 пудовъ. Эти поѣзда сдѣлаютъ 1.524.240 пудоверстъ=338.720 поѣздоверстъ.

II. Потери Пермской жел. дороги вслѣдствіе увеличенія грузовъ ¹⁾.

| Наименованіе грузовъ. | Количе- ство. | Пробѣгъ. | Тыс. пудо- версть. | Тарифъ. | Выручка. | Допол- нитель- ные сборы. |
|--|------------------|----------|-----------------------|----------------|----------|------------------------------------|
| Хлѣбъ съ Алтая | 2.000 | 304 | 608.000 | $\frac{1}{43}$ | 141.395 | 9.000 |
| Кожи, шкуры | 130 | „ | 39.520 | $\frac{1}{32}$ | 12.350 | 715 |
| Масло | 20 | „ | 6.080 | $\frac{1}{34}$ | 1.788 | 110 |
| Мясо | 80 | „ | 24.320 | $\frac{1}{38}$ | 6.400 | 440 |
| Пушной товаръ | 75 | „ | 22.800 | $\frac{1}{15}$ | 15.200 | 487 |
| Рыба | 100 | „ | 30.400 | $\frac{1}{38}$ | 8.000 | 650 |
| Орѣхи | 50 | „ | 15.200 | $\frac{1}{51}$ | 2.980 | 325 |
| Сало | 30 | „ | 9.120 | $\frac{1}{38}$ | 2.400 | 165 |
| Шерсть | 90 | „ | 27.360 | $\frac{1}{30}$ | 9.120 | 495 |
| Прочіе грузы изъ Сибири | 50 | „ | 15.200 | $\frac{1}{30}$ | 5.066 | 325 |
| Мануфактура | 150 | „ | 45.600 | $\frac{1}{15}$ | 30.400 | 825 |
| Соль | 25 | „ | 7.600 | $\frac{1}{50}$ | 1.520 | 137 |
| Сахаръ | 75 | „ | 22.800 | $\frac{1}{28}$ | 8.143 | 412 |
| Керосинъ | 400 | „ | 121.600 | $\frac{1}{30}$ | 40.533 | 2.200 |
| Желѣзо | 110 | „ | 33.440 | $\frac{1}{34}$ | 9.835 | 605 |
| Металлическія издѣлія | 110 | „ | 33.440 | $\frac{1}{26}$ | 12.860 | 605 |
| Табакъ | 5 | „ | 1.520 | $\frac{1}{28}$ | 543 | 27 |
| Прочіе грузы въ Сибирь | 50 | „ | 15.200 | $\frac{1}{30}$ | 5.066 | 325 |
| Итого | 3.550.000 | — | 1.079.200 | — | 313.599 | 17.848 |
| Расходы по эксплуатаціи по $\frac{1}{125}$ | — | — | — | — | 86.336 | — |
| | | | | | 227.263 | |
| | | | | | 245.111 | |
| | | | | | 528.585 | |
| Всего увеличенія доходности казен- ныхъ жел. дорогъ отъ сооруже- нія Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги | — | — | — | — | 245.111 | |
| | | | | | 283.474 | |

¹⁾ Хлѣбные грузы приняты въ количествѣ определенномъ Коммиссіею о новыхъ желѣзныхъ до-
рогахъ, прочіе же грузы—въ половинномъ размѣрѣ фактическаго количества грузовъ отправленія и при-
бытія со ст. Тура и Тюмень.



84622
26/IV-28

Вліяніе Сѣверо-Восточной Уральской жел. дороги на доходность казенныхъ жел. дорогъ.

1. Увеличеніе доходности Пермской, Сибирской и прочихъ казенныхъ жял. дорогъ отъ новыхъ грузовъ.

| Наименованіе грузовъ. | Коли- чество. | Про- бѣгъ. | Тысячи пудо-верстъ. | Тарифъ. | Выручка | Допол- нитель- ные сборы. |
|---------------------------------------|------------------|---------------|------------------------|---------|-----------------------|------------------------------------|
| Каменный уголь | 6.000 | 106 | 636.000 | 1/53 | 129.482 | 24.000 |
| Хлѣбъ | 1.400 | 100 | 140.000 | 1/35 | 40.000 | 7.700 |
| Древесный уголь | 8.000 | 75 | 600.000 | 1/67 | 89.552 | 52.000 |
| Лѣсные строительные матеріалы: | | | | | | |
| въ Западную Сибирь | 2.500 | 491 | 1.227.500 | 1/82 | 149.695 ¹⁾ | 1.000 |
| на Пермскую жел. дорогу | 1.500 | 50 | 75.000 | 1/47 | 15.957 | 600 |
| въ Семирѣчье | 1.000 | 3.365 | 3.365.000 | 1/100 | 337.500 ²⁾ | 600 |
| „ Котласъ | 3.500 | 1.168 | 4.088.000 | 1/100 | 408.800 | 1.400 |
| „ Новый Портъ | 1.500 | 1.986 | 2.271.500 | 1/100 | 297.150 | 600 |
| Масло | 25 | 356 | 8 900 | 1/34 | 2.618 | 163 |
| Мясо | 25 | 356 | 8.900 | 1/38 | 2.342 | 163 |
| Кожа | 50 | 356 | 17.800 | 1/33 | 5.563 | 325 |
| Прочіе грузы | 350 | 356 | 124.600 | 1/40 | 31.150 | 2.275 |
| Итого | 25.850 | — | 13.263.200 | — | 1.500.009 | 89.626 |
| Эксплоатаціонные расходы по 1/125 | | | | | 1.589.635 | |
| с. п. в. | — | — | — | — | 1.061.050 | |
| Итого увеличеніе доходности | — | — | — | — | 528.585 | |

1) Въ томъ числѣ для Сибирской жел. дороги 80.268 р.

2) Въ томъ числѣ для прочихъ казенныхъ жел. дорогъ 314.000 р.

