

48

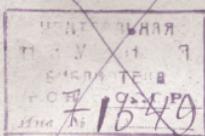
385(01)
П-64

23
Н. Н. Ервамене

Ко, гаскадаю Чинадиа

19/X 1910.

158361



ГРАФЫ В. А. И А. С. ПОТОЦКИЕ И
ДВОРЯНИНЪ Б. Л. ШАБЛОВСКІЙ.

ЗАПИСКА

по вопросу о постройкѣ



Западно-Верушовской

желѣзной дороги.

385(01)аге
П-64

4/13

59

385/01
п64

Не выдается на дом

М8
593



ГРАФЫ В. А. и А. С. ПОТОЦКИЕ И
ДВОРЯНИНЪ Б. Л. ШАБЛОВСКІЙ.

K 158361



по вопросу о постройкѣ

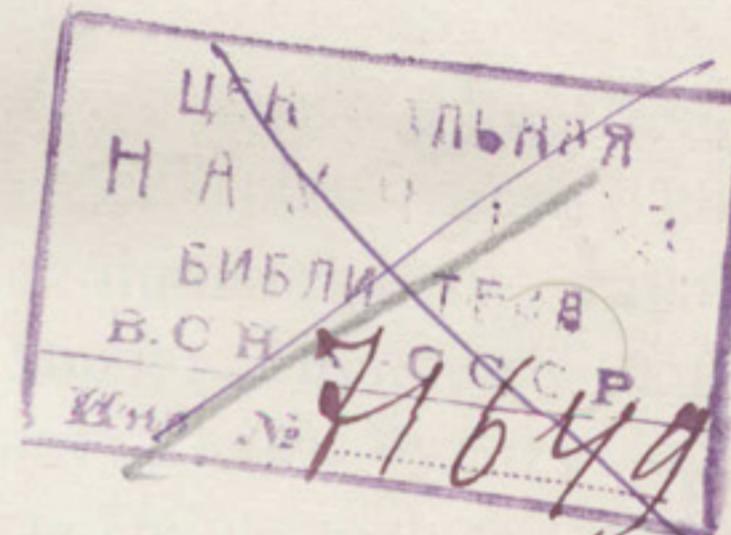
Западно-Верушовской

желѣзной дороги.

385.1

СОДЕРЖАНИЕ.

	СТРАН.
1. Сущность дѣла	1
2. Мѣстное значеніе дороги	—
3. Ея транзитное значеніе	2
4. Военная сторона дѣла	3
А. Общія требования. Б. Существенное различие.	
5. Доходность дороги	4
6. Грузооборотъ и валовой сборъ	5
7. Расходы эксплоатации	6
А. Данныя Комиссии. Б. Значеніе измѣненія коэффициента эксплоатации.	
8. Коэфіц. экспл. смежныхъ дорогъ	10
А. Сравненіе коф. экспл. нашей и соседнихъ ж. д. Б. Значеніе постройки Калишской и второй Лодзинской линій. В. Коэфіц. экспл. вновь разрѣшенныхъ ж. д.	
9. Убытки соседнихъ ж. д.	13
10. На кого падаютъ эти убытки	15
А. По Варш.-Вѣнск. ж. д. Б. По Лодзинс. Фабр. ж. д.	
11. Заключеніе	17
А. Разрешеніе сооруженія Гѣрбы-Кѣлецкой ж. д. Б. Аналогичныя условия нашей линіи. В. Отклѣз Второго Департамента. Г. Причины отказа. Д. Данныя, опровергающія эти причины. Е. Сущность нового ходатайства.	



зглинець ажиннозапи та лінкотао-аконнестів аж аник
тілесен єшту оговот ажіці ашик оте затфена он якасан
тілесен стілехозодніш ідеці. Пончай-І-ідер-І ажівц амн
обік. Гадетих дінр он „Об він підговіти місцеві спільн
іздві: він твон Фінляндії підговідн к зоада ажівц чистот
він зонзакимоює зонтоғи оте затвінажан опінчіюен оте
ашкод оговот пінні. Башні вінгія отвітєбы ажівц и зінн

1. Сущность дѣла.

При разсмотрѣніи вопроса о Западно-Верушовской желѣзной дорогѣ вопросъ этотъ, ранѣе представлениѣ его во Второй Департаментѣ Государственнаго Совѣта, былъ представлень на благовоззрѣніе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, и ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ 20 Августа 1909 года благоугодно было согласиться съ мнѣніемъ Предсѣдателя и меньшинства Совѣта Министровъ, которые высказались за дарованіе дорогѣ Правительственной гарантіи, сославшись въ своемъ мнѣніи на то, что подобное благопріятное для предпринимателей разрѣшеніе вопроса предуказывается недавнимъ, въ 1908 г., примѣромъ разрѣшенія, по положенію Второго Департамента Государственнаго Совѣта, постройки съ Правительственную гарантію Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги.

Такъ какъ въ первоначальномъ нашемъ ходатайствѣ этотъ вопросъ не былъ достаточно разработанъ, то имѣемъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Высокопревосходительства наши соображенія о вполнѣ тожественномъ положеніи нашей предполагаемой дороги съ Гербы-Кѣлецкою дорогою, такъ какъ обѣ названныя линіи лежать въ одной и той же мѣстности и находятся въ совершенно аналогичныхъ условіяхъ въ смыслѣ: мѣстного транзитного и военного значения, доходности, отсутствія приплатъ по гарантіи и вліянія на доходы сосѣднихъ дорогъ, причемъ подробное выясненіе этихъ условій указываетъ, какъ будетъ изложено ниже, что съ точки зрењія общегосударственной, условія эти для линіи, нами проектируемой, болѣе благопріятны, чѣмъ для Гербы-Кѣлецкой линіи.

2. Мѣстное значеніе дороги.

Общегосударственное значение каждой новой желѣзнодорожной линіи слагается изъ ея значенія мѣстнаго, транзитнаго и военнаго.

Мѣстное значеніе нашей линіи по сравненію съ Гербы-Кѣлецкою характеризуется слѣдующими данными:

	Нашей.	Гербы- Кѣлецкой.
1. Площадь района, кв. в.	3.740	2.200
2. Населеніе, человѣкъ	350.000	175.000
3. Плотность населенія на версту.	94 ч.	80 ч.
4 Количество лѣса, десят.	95.000	40.000
5. Средняя ширина района, вер.	22	16

Имѣя въ виду, что районы обѣихъ линій, соприкасаются въ Ченстоховѣ, въ которомъ широко развита фабрично-заводская промышленность, и обнимаютъ собою мѣстность съ высокою сельско-хозяйственной культурой и значительными мѣстными богатствами, разработка коихъ пока находится

лишь въ зачаточномъ состояніи, изъ приведенныхъ данныхъ нельзя не видѣть, что нашъ районъ гораздо гуще населенъ, чѣмъ районъ Гербы-Кѣлецкой дороги и превосходитъ послѣдній по размѣрамъ площади на 70%, по числу жителей и богатству лѣсомъ вдвое, а по средней ширинѣ почти въ $\frac{1}{2}$ раза, что несомнѣнно показываетъ, что мѣстное экономическое значеніе и сфера мѣстнаго вліянія нашей линіи гораздо больше, чѣмъ таковыя же Гербы-Кѣлецкой.

3. Ея транзитное значение.

Транзитное значеніе линіи опредѣляется слѣдующими цифрами грузового движенія въ международномъ сообщеніи:

	Нашей.	Гербы-Кѣлецкой.
1. По вывозу . .	6,0	5,0
2. По ввозу . .	2,0	1,2
Итого 8,0*) мил. пуд.		6,2 **) мил. пуд.

Изъ цифръ этихъ видно, что нашъ транзитъ значительно больше Гербы-Кѣлецкаго, принимая же при этомъ во вниманіе, что наша дорога даетъ два новыхъ пункта сокращенія русской желѣзнодорожной сѣти съ Германскю (Прашка и Верушовъ), а Гербы-Кѣлецкая ни одного нового, и что однимъ изъ послѣдствій сооруженія нашей линіи будетъ движеніе по ней транзитомъ нашего Домбровскаго угля и вытѣсненіе имъ заграничнаго угля изъ Калишскаго района, каковой существенной выгода Гербы-Кѣлецкая линія не имѣетъ, нельзя не видѣть, что транзитное значеніе нашей линіи будетъ значительно большемъ чѣмъ Гербы-Кѣлецкой.

На прилагаемой картѣ показаны мѣстные районы нашей и Гербы-Кѣлецкой линій и отмѣчены границы, обнимающія сферу вліянія международного транзита нашего, т. е. Верушовскаго, и Гербскаго, какъ въ предѣлахъ Россіи, такъ и заграницею.

Какъ видно изъ этой карты, международный транзитъ обнимаетъ:

а, заграницею: Западно-Верушовскій—весь Бреславскій округъ, т. е. важнѣйшій въ торговомъ отношеніи пограничный съ Россіею округъ Германіи, а Гербскій—лишь съверную часть Силезскаго Округа, главнѣйшій грузъ котораго уголь идетъ и будетъ всегда идти на Сосновицы и

б, въ Россіи—Западно-Верушовскій, какъ видно изъ журнала Комиссіи (стр. 26 и 27) громадный районъ, захватывающій центральную и съверную Россію **), Поволжье, Заволжье и Сибирь, откуда вывозятся нынѣ въ Германію миллионы пудовъ хлѣба, лѣса и другихъ грузовъ, а Гербскій лишь Юго-Западный край. Изъ карты видно, что сфера вліянія нашего транзита, больше чѣмъ Гербскаго по крайней мѣрѣ въ два раза.

*) Согласно расчетамъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ (стр. 19 журнала) международный транзитъ по нашей линіи, не считая угля, составитъ одну треть оборота Щипоринской и Гербской таможенъ и установленъ названной Комиссіей въ 8 мил. пудовъ.

**) На основаніи приведенного расчета Комиссіи (стр. 19 журнала) $7,5 \times \frac{2}{3} = 5$; $1,8 \times \frac{2}{3} = 1,2$; $5 + 1,2 = 6,2$.

***) Растояніе до Бреславля по нашей линіи меньше чѣмъ по Гербской: до Москвы—на 32 версты и до Петербурга—черезъ Бѣлостокъ на 161 версту—черезъ Барановичи на 194 версты.

Такимъ образомъ транзитное значеніе проектируемой нами линіи и по своему грузообороту и по сферѣ своего вліянія несомнѣнно гораздо больше, чѣмъ Гербы-Кѣлецкой линіи.

4. ВОЕННАЯ СТОРОНА

ДѢЛА.

А. Общія ТРЕБОВАНІЯ.

Что касается военного значенія обѣихъ сравниваемыхъ линій, то у нихъ въ этомъ отношеніи весьма много общаго, а именно:

а, первоначальная ходатайства о сооруженіи обѣихъ этихъ линій были отклонены Военнымъ Вѣдомствомъ и затѣмъ названное Вѣдомство выразило свое согласіе на разрѣшеніе сооруженія обѣихъ этихъ линій, при условіи, если постройку ихъ настоятельно требуютъ экономические интересы края или если за линіями этими будетъ признано серьезное экономическое значеніе.

б, обѣ эти линіи, согласно первоначальныхъ заявленій Военного Вѣдомства, не являлись желательными со стратегической точки зрењія и лишь впослѣдствіи были признаны безвредными въ военномъ отношеніи.

в, согласіе свое на сооруженіе обѣихъ линій Военное Вѣдомство обставило рядомъ условій и требованій, почти одинаковыхъ какъ для нашей, такъ и для Гербы-Кѣлецкой линіи; въ ряду этихъ требованій нѣкоторыя, какъ напримѣръ устройство въ мостахъ минныхъ камеръ, содержаніе запасовъ топлива въ количествѣ, не свыше опредѣленного Военнымъ Вѣдомствомъ и содержаніе средствъ для уничтоженія этихъ запасовъ, предъявляются всѣмъ безъ исключенія желѣзнымъ дорогамъ, пролегающимъ въ нашихъ пограничныхъ съ Германіей и Австріей военныхъ округахъ.

Большое значеніе въ смыслѣ увеличенія строительной стоимости дороги является требованіе Военного Вѣдомства, чтобы ближайшіе къ границѣ участки дороги были уложены, на металлическихъ шпалахъ, но требованіе это предъявлено въ совершенно равной мѣрѣ какъ къ нашей, такъ и къ Гербы-Кѣлецкой линіи, и нельзѧ не видѣть, что сущность этого наиболѣе серьезнаго требованія никоимъ образомъ нельзѧ свести къ требованію возможно болѣе быстрого разрушенія дороги, такъ какъ очевидно, что испортить и уничтожить желѣзныя шпалы много труднѣе чѣмъ деревянныя.

Относясь, однако, съ особливымъ вниманіемъ къ заявленіямъ Военного Вѣдомства, нельзѧ не замѣтить слѣдующей весьма существенной разницы между нашей и Гербы-Кѣлецкой линіями: контроль Военного Вѣдомства по отношенію къ нашей линіи выражается тѣмъ, что изысканія и постройка ея производятся подъ наблюдениемъ представителя Военного Вѣдомства, по отношенію же къ Гербы-Кѣлецкой дорогѣ контроль Военного Вѣдомства не ограничивается изысканіями и постройкою, а продолжается и во все время эксплоатации дороги.

Обстоятельству этому нельзѧ не придавать серьезнаго значенія, такъ какъ оно наглядно показываетъ, что сооруженіе Гербы-Кѣлецкой линіи менѣе желательно для Военного Вѣдомства, чѣмъ нашей.

Все это вмѣсто взятое болѣе чѣмъ очевидно указываетъ, что если военная сторона дѣла не помѣшала разрѣшенію постройки и дарованію Правительственной гарантіи Гербы-Кѣлецкой дорогѣ, то во много кратъ болѣе она не можетъ помѣшать разрѣшенію постройки и дарованію гарантіи нашей линіи.

5. Доходность до- роги.

Перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію вопроса о доход-
ности дороги.

Оцѣнка доходности каждой вновь проектируемой линіи складывается изъ трехъ элементовъ: а, валового дохода дороги, б, расходовъ эксплоатациі и в, соотвѣтствія между величиною чистаго дохода и размѣромъ обязательныхъ платежей, что при гарантированныхъ Правительствомъ платежахъ по облигациямъ сводится къ тому, чтобы не было приплатъ Казны по гарантіи облигаций.

6. Грузооборотъ и валовой сборъ.

Грузооборотъ и валовой сборъ обѣихъ линій—нашой и Гербы-Кѣлецкой—выведены одною и тою же Комиссіею на основаніи одного и того же метода и потому, если не возбудили сомнѣнія данныя, выработанныя Комиссіею по Гербы-Кѣлецкой желѣзной дорогѣ, то казалось бы нѣть основаній сомнѣваться въ таковыхъ же данныхъ, установленныхъ для нашей линіи. Конечно, такъ какъ обѣ линіи еще только проектируются, цифровыя данныя относительно ихъ, разумѣется, не могутъ быть выведены на основаніи одиѣхъ лишь безспорныхъ и твердыхъ данныхъ, а выведены отчасти и на основаніи нѣкоторыхъ предположеній о томъ благотворномъ вліяніи, какое можетъ оказать постройка желѣзной дороги на развитіе въ прорѣзывающей ею мѣстности сельскаго хозяйства и промышленности. Останавливаясь напримѣръ въ этомъ отношеніи на цифрахъ, опредѣляющихъ количество грузовъ по отправленію нельзя не усмотрѣть слѣдующаго: на нашей линіи количество грузовъ по отправленію исчислено въ 15.500.000 пудовъ, что при площади района въ 3,740 кв. версту, составить около 4.140 пудовъ на 1 кв. версту района, по линіи-же Гербы-Кѣлецкой количество грузовъ по отправленію опредѣлено въ 7.830.000 пудовъ, что при площади района Гербы-Кѣлецкой дороги въ 2.200 кв. верстъ, составить около 3.559 пудовъ на 1 кв. версту площади. Нѣсколько меньшая цифра можетъ быть объяснена меньшей густотою населенія Гербы-Кѣлецкаго района по сравненію съ нашимъ: въ первомъ на каждую версту приходится 80 человѣкъ тогда какъ у насъ 94; учитывая эту разницу, цифра грузовъ по отправленію для Кѣлецкой линіи, по сравненію съ нашей должна была бы равняться $4140 \times \frac{80}{94} = 3524$, т. е. весьма близко къ цифре 3559 вышеуказанной.

Это показываетъ что густота грузовъ по отправленію принятая комиссией совершенно одинаковая какъ для нашего такъ и для Гербы-Кѣлецкаго района.

Принимая во вниманіе, что наша линія соединяетъ такие важные промышленные пункты какъ: Згержъ, Пабіяницы и даже Лодзъ съ Ченстоховскимъ и Домбровскимъ промышленными районами, нельзя не видѣть, что установленныя Комиссіею цифры грузооборота, почти одинаковыя для Гербы-Кѣлецкой и нашей дороги, надо считать во всякомъ случаѣ установленными не въ пользу нашей линіи и посему, если цифры эти не вызвали сомнѣнія въ правильности ихъ опредѣленія для Гербы-Кѣлецкой линіи, то очевидно они не должны вызвать решительно никакихъ сомнѣній и для нашей линіи *).

*.) До какой степени напр. умѣренно расчитанъ вывозъ лѣса, видно изъ того, что въ предположеніи 60-лѣтнаго периода, имѣя въ виду лѣнную площадь въ 95.000 десятинъ и вырубку 30 кубовъ съ каждой, при вѣсѣ куба въ 300 пуд. получимъ, что вывозу подлежитъ ежегодно $(95.000 : 60) \times 30 \times 300 = 14.250.000$ пудовъ. Изъ этой максимальной нормы нами сосчитано для вывоза 5.500 000 пудовъ, т. е. около $\frac{1}{3}$.

7. Расходы эксплоатации.

А. Данныя комиссии.

Въ той же мѣрѣ не можетъ вызвать рѣшительно никакихъ сомнѣній и цифра расходовъ эксплоатациіи, опредѣленная какъ для Гербы-Кѣлецкой, такъ и для нашей линіи также на основаніи однѣхъ и тѣхъ же отправныхъ данныхъ и цифръ и однимъ и тѣмъ же методомъ, т. е. такимъ же способомъ, какимъ опредѣляла Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ расходы эксплоатациіи вообще для всѣхъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, постройка коихъ была разрѣшена за послѣдніе годы, а именно для дорогъ Сѣверо-Донецкой, Ейской Армавиръ-Туапсинской, Одесса-Бахмачской и Троицкой.

Подробное исчисленіе расходовъ эксплоатациіи, установленное Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ для нашей и Гербы-Кѣлецкой линій представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Нашей:	Гербы-Кѣлецкой:
I. Расходы, независящіе отъ движенія на версту . . .	2500 р.	2500 р.
Всего . . .	417.500 р.	341.250 р.
II. Расходы, зависящіе отъ движенія.		
а) Пассажирское движеніе.		
1. Поѣздо-верстъ	288.715	229.950
2. Стоимость поѣздо-версты	80 к.	75 к.
3. Расходъ	230.972 р.	172.462 р.
б) Товарное движеніе.		
1. Поѣздо-верстъ	322.471	372.346
2. Средн. нагрузка поѣзда	12.200 *)	10.730 **)
3. Стоимость поѣздо-версты	80 к.	71.13*** к.
4. Расходъ	257.977 р.	264.846 р.
в) Хозяйственное дви- женіе, считая его въ 5% коммерческаго .	24.447 р.	22.585 р.
Итого . .	930.896 р.	801.165 р.
Что при валовомъ доходѣ въ 1.499.787 **** р. 1.346.421 р. Составить въ %	62,1	59,4
При валовомъ же доходѣ въ 1.512.518 *****) 1.346.421 р. и расходѣ (считая въ со- ставѣ его и купонный на- логъ)	953.953	822.653
въ %	63,1	61,1
Чистый доходъ .	558.573	523.768

*) Считая нагрузку поѣзда: для угля—14.000 пудовъ, для транзита—12.000 п. и для прочихъ грузокъ 10.000 пуд.

**) Считая нагрузку поѣздовъ: на участкѣ Гербы-Кѣльцы въ 14.000 пудовъ, а на участкѣ Гербы-Ченстоховъ: товарныхъ поѣздовъ въ 2.000 пуд., и товаро-пассажирскихъ въ 680 пуд.

***) Считая расходъ на поѣздо-версту на участкѣ Ченстоховъ-Кѣльцы въ 75 к. и на участкѣ Ченстоховъ-Гербы въ 60 к.

****) Не считая дохода отъ перевозки почты.

*****) Считая въ составѣ его и доходъ перевозки почты

Изъ этого расчета нельзя не видѣть, что опредѣленіе расхода эксплоатациі для нашей и для Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги сдѣлано Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ совершенно одинаково, причемъ нѣсколько большія цифры расходовъ эксплоатациі, взятые по нашей линіи— 62% и 63% противъ 59% и 61 Гербы-Кѣлецкой получились исключительно изъ-за-того, что стоимость поѣздо-версты для нашей линіи была принята въ 80 коп., а для Гербы-Кѣлецкой въ 75 и 60 к. Нельзя не замѣтить при этомъ, что лишь одно уменьшеніе стоимости поѣздо-версты для нашей линіи съ 80 до 75 коп., привело бы къ тому, что расходъ эксплоатациі уменьшился бы на 4%; не считая дохода отъ перевозки почты и купоннаго налога, онъ напримѣръ былъ бы равенъ $62,1 \times 75 / 80 = 58,1$, т. е. оказался бы уже менѣе, чѣмъ таковой же для Гербы-Кѣлецкой линіи (59,4).

Данныя эти еще разъ наглядно показываютъ полное сходство нашей линіи и Гербы-Кѣлецкой и правильность того метода, по которому, при опредѣленіи расхода эксплоатациі, Комиссія пришла къ очень близкимъ цифрамъ коэффициентовъ эксплатациі: 59% для Гербы-Кѣлецкой линіи и 62% для нашей.

Опредѣленіе и окончательное установлениe расхода эксплоатациі имѣетъ огромное значеніе въ дѣлѣ оцѣнки финансовой стороны каждой вновь проектируемой желѣзной дороги, такъ какъ произвольнымъ увеличеніемъ коэффициента эксплоатациі можно, конечно, очень легко опрокинуть всѣ соображенія о доходности дороги и сдѣлать теоретически каждую дорогу, какъ-бы великъ ни былъ валовой доходъ, совершенно бездоходною, а если Правительство гарантируетъ платежи на ея капиталъ то и крайне убыточной для казны.

Такъ напримѣръ, считая для нашей и для Гербы-Кѣлецкой линіи расходы эксплатаціи, установленные Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, получаемъ слѣдующее:

	Нашей.	Гербы-Кѣлецкой.
1. Валовой доходъ	1.499.287 р.	1.346.421 р.
2. Расходы эксплоатациі. .	940.714 „	822.658 „
3. Чистый доходъ	558.573 „	523.768 „
4. 2% въ запасный капиталъ.	11.170 „	10.475 „
5. Погашеніе акцій	4.423 „	4.037 „
6. Обязательный платежъ по гарантіи (4.631%) . .	470.509 „ *)	429.756 „
7. Чистая прибыль	72.471 „	79.500 „
8. Дивидендъ	2.85%	3.42% **)

Основываясь на этихъ цифрахъ, нельзя не прийти къ выводу, что оба предпріятія являются въ финансовомъ отношеніи одинаково обеспеченными и если бы имъ была предостав-

*) Считая реализацію облигаций по 90 за 100, нарицательный капиталъ Общества опредѣлится въ 12.700.000 руб., изъ коихъ акцій на 2.540.000 руб., и облигаций на 10.160. 000 руб., платежъ процентовъ и погашенія по которымъ (4.631%) равняется 470.509 руб.

**) Если же не считать ни 2% въ запасный капиталъ, ни погашенія акцій, то дивидендъ будетъ: для З. Вер. д. 3.47%, для Гер.-Кѣл. д. 4.09%.

влена Правительственная гарантія, то вполнѣ обезпечеными и отъ приплатъ Казны по таковой гарантіи.

Однако оцѣнка эта совершенно измѣнилась бы, если бы сочтѧ, что коэфіціентъ эксплоатациі 61 — 62% опредѣленъ Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ неправильно и является слишкомъ умѣреннымъ, увеличили бы его, напримѣръ, до цифры 71,5%, каковымъ онъ опредѣлился по послѣднему за 1909 годъ отчету на соседней Варшавско-Вѣнской дорогѣ *).

Получилось бы слѣдующее:

	Нашей.	Гербы-Кѣлецкой.
1. Валовой доходъ	1.499.287	1.346.421
2. Расх. экспл. 71,5%	1.071.990	962.691
3. Чистый доходъ	427.297	383.730
4. Обязат. платежи	470.509	429.756
5. Приплаты казны	43.212	46.026

т. е. обѣ линіи оказались бы убыточными для Казны, причемъ Гербы-Кѣлецкая больше убыточною чѣмъ наша.

Подобное допущеніе было бы правильно лишь въ томъ случаѣ, если бы названныя выше смежные дороги находились по отношенію коэфіціента эксплоатациі въ совершенно однородныхъ условіяхъ съ нашей и Гербы-Кѣлецкой линіями, но въ дѣйствительности — какъ сейчасъ увидимъ — этого нѣтъ.

Коэфіціентъ эксплоатациі каждой желѣзной дороги находится въ зависимости отъ цѣлаго ряда условій и для двухъ дорогъ онъ можетъ быть одинаковымъ лишь тогда, когда всѣ эти условія одинаковы, одной же только смежности дорогъ, иначе говоря одной ихъ географической близости для этого далеко недостаточно. Самымъ лучшимъ доказательствомъ служить раньше всего то, что коэфіціенты эксплоатациі смежныхъ дорогъ, коэфіціенты, опредѣленные не предположительно, а на основаніи дѣйствительныхъ цифръ, далеко не одинаковы; такъ напримѣръ, за послѣдніе отчетные года коэфіціенты эти на Варшаво-Вѣнской и Лодзинской фабричной жел. дорогахъ выражались слѣдующими цифрами:

	Вар. Вѣн.	Лодз. фаб.	Разница.
1902	64	50	14
1903	64	54	10
1904	71	64	7
1905	77	74	3
1906	79	74	5
1907	82	81	1
1908	78	76	2

Обѣ линіи старыя **), обѣ линіи смежныя и если бы коэфіціентъ эксплоатациі зависѣлъ лишь отъ большей или меньшей географической близости линій, то на обѣихъ линіяхъ онъ былъ бы одинаковъ, однако этого въ дѣйствительности

*). См. стран. 18.

**) Варшавско-Вѣнская дорога построена въ 1849 году, а Лодзинская фабричная въ 1866 году.

нѣтъ и разница между коефиціентомъ эксплоатациі обѣихъ линій опредѣлилась въ 1902 году 14% ; затѣмъ не смотря на то, что взаимное положеніе линій оставалось неизмѣннымъ, она каждый годъ мѣнялась и въ 1907 году уменьшилась до 1% . При этомъ нельзя не замѣтить, что по абсолютной величинѣ коефиціенты эксплоатациі въ 1904 и 1905 году сразу рѣзко повышаются: для Варшавско-Вѣнской дороги сначала на 7% , потомъ на 6% въ годъ, увеличившись при этомъ съ 64% до 77% ; а на Лодзинской фабричной повышаясь каждый годъ на 10% , увеличиваются съ 54% до 74% .

Главнѣйшія причины столь рѣзкаго увеличенія расхода эксплоатациі этихъ дорогъ, всѣмъ хорошо извѣстныя, будуть изложены ниже, но уже изъ сказаннаго видно, что коефиціентъ эксплоатациі не можетъ зависѣть лишь отъ одной смежности линій и для двухъ линій можетъ быть одинаковъ лишь тогда, когда онъ по условіямъ ихъ эксплоатациі находятся въ одинаковомъ положеніи.

Для выясненія этого вопроса нужно сдѣлать два сравненія: 1) нашей линіи съ Гербы-Кѣлецкой и 2) этихъ новыхъ линій или одной нашей съ двумя старыми, сосѣдними съ ними—Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной.

Между нашей линіей и Гербы-Кѣлецкой много общаго. Обѣ линіи сравнительно короткія (167 и 136 верстъ), обѣ новыя, обѣ пролегаютъ въ совершенно однородномъ районѣ, обѣ ширококолейныя и одноколейныя, обѣ на $\frac{1}{3}$ своего протяженія уложены на металлическихъ шпалахъ, обѣ имѣютъ почти одинаковое пассажирское и грузовое движеніе, послѣднее одинаковое какъ по грузообороту, такъ и по роду грузовъ, причемъ обѣ имѣютъ почти одинаковый валовой доходъ, а посему, очевидно, обѣ, какъ это и опредѣлено Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, должны имѣть и одинаковые расходы эксплоатациі (61 и 62%).

Что касается сравненія перечисленныхъ условій нашей линіи и ея ближайшихъ сосѣдей—Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной, то между ними и нашей линіей очень мало общаго, а именно:

а) Наша линія длиною въ 167 верстъ, является весьма значительною по длини по отношенію Лодзинской фабричной дороги, длиною въ 74 версты, и весьма короткою относительно Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, имѣющей протяженіе, считая и Калишскій участокъ, въ 703 вер.

б) Наша линія новая и пока лишь проектируется, Лодзинская же существуетъ 44, а Варшавско-Вѣнская—51 годъ *).

в) Наша линія вся лежитъ въ пограничной полосѣ, тогда какъ линіи Варшавско-Вѣнской дороги идутъ отъ границы (отъ станцій Александрово, Скальмержицы, Сосновицы и Границы) къ центру Края—Варшавѣ, находящейся болѣе чѣмъ въ 200 в. отъ границы, а Лодзинская вся лежитъ въ пограничнаго пространства, такъ какъ самый ближайшій къ границѣ ея пунктъ—Лодзь находится въ 100 отъ границы.

*) Считая съ года открытия правильнаго движенія.

г) Наша линія ширококолейная, а обѣ сосѣднія смышанныя, т. е. частью ширококолейныя—5-ти футовой ширины, частью узкоколейныя, заграничной ширины. *)

д) Наша линія одноколейная, а обѣ сосѣднія на значительномъ протяженіи двухколейныя.

е) Наша линія примѣрно на $\frac{1}{3}$ своего протяженія имѣеть металлическія шпалы, обѣ же сосѣднія такихъ шпалъ не имѣютъ.

ж) На нашей линіи доходъ отъ пассажирскаго движенія опредѣленъ менѣе чѣмъ въ 2.000 рублей на версту, тогда какъ на Лодзинской фабричной онъ опредѣляется въ 4-ре, а на Варшавско-Вѣнской дорогѣ — болѣе чѣмъ въ $5\frac{1}{2}$ тысячи рублей на версту.

з) Валовой доходъ на версту пути для нашей линіи установленъ въ 9.057 рублей, тогда какъ по послѣднимъ отчетамъ онъ доходитъ на Лодзинской фабричной дорогѣ до 28 тыс. р., а на Варшавско-Вѣнской болѣе чѣмъ до 35 тыс. р., на версту.

Перечисленіе однѣхъ только этихъ данныхъ показываетъ, что считать нашу линію однородною или находящуюся въ однородныхъ условіяхъ съ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной было бы совершенно неправильно.

Многія изъ перечисленныхъ обстоятельствъ виѣ всякаго сомнѣнія очень замѣтно вліяютъ на то, что коефиціентъ эксплоатациі на этихъ дорогахъ великъ и всегда будетъ значительно больше, чѣмъ на линіи нами проектируемой.

Въ ряду данныхъ, несомнѣнно это доказывающихъ, нельзя не обратить вниманіе на слѣдующія обстоятельства:

а. Неоднородность колей, приводящая къ тому, что подвижной составъ дороги долженъ быть двухъ типовъ на линіяхъ разной колеи, одной и той же дороги, удлиняетъ эксплоатациі.

б. Вдвое большее чѣмъ на нашей линіи пассажирское движение, всегда убыточное или по меньшей мѣрѣ бездоходное вслѣдствіе сравнительно большихъ для него расходовъ эксплоатациі.

в. Крайне большие расходы Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной жел. дор. по управлению дорогами, а именно въ то время какъ на другихъ частныхъ жел. дорогахъ, какъ видно изъ Статистического Сборника Министерства Путей Сообщенія, изданіе 1909 года (выпускъ 39), расходъ этотъ для частныхъ желѣзныхъ дорогъ колеблется отъ 779 до 1268 рублей на версту, для Лодзинской фабричной онъ равенъ 3483 руб., а для Варшавско-Вѣнской даже 4.700 рублей на версту.

г. Несомнѣнное вліяніе на уменьшеніе расходовъ эксплоатациі нашей линіи по сравненію съ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной, очевидно, будетъ имѣть и то обстоятельство, что на 52 верстахъ нашей линіи будутъ желѣзныя шпалы, не требующія по крайней мѣрѣ въ теченіе первыхъ

*) Варшавско-Вѣнская имѣеть 461 версты заграничной колеи и 242 русской колеи, а Лодзинская—26 заграничной и 48 русской.

30—40 лѣтъ никакого ремонта. По примѣрному подсчету одно это обстоятельство дасть уменьшеніе ежегоднаго расхода на эксплоатациѣ по крайней мѣрѣ въ 25.000 рублей.

Б. Значеніе постройки Калишской и второй лодзинской линіи.

Наконецъ необходимо обратить особое вниманіе на крайне невыгодное для Варшавско-Вѣнскай ж. д. сооруженіе Калишской линіи, значительно увеличившее общіе расходы эксплоатациї и весьма мало увеличившее доходъ дороги, по сравненію съ тѣмъ, который имѣла Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога до постройки Калишского ея участка и точно такая же, невыгодная, вызванная особыми обстоятельствами, постройка Лодзинскою фабричною желѣзною дорогою широкой колеи на пути въ Лодзь, рядомъ съ существующей уже узкой колеєю.

До какой степени неблагопріятно отразилось на финансовомъ положеніи обѣихъ названныхъ дорогъ сооруженіе помянутыхъ ширококолейныхъ участковъ, всего лучше видно изъ сравненія нѣкоторыхъ данныхъ этихъ дорогъ за 1902 г., когда онѣ были еще одной только заграницей колеи, и за 1906 годъ, т. е. черезъ 3 года послѣ открытия движенія по ихъ новымъ ширококолейнымъ участкамъ.

Данныя эти слѣдующія:

	Варшавско-Вѣнская			Лодзинская Фабр.		
	1902 г.	1906 г.	разн.	1902 г.	1906 г.	разн.
	Руб.	Руб.	въ %	Руб.	Руб.	въ %
Эксплоат. длина вер.	461	703	52%	26	74	185%
Валов. доходъ тыс. р.	20101	21.881	9%	1.863	1.765	5%

Въ томъ числѣ:

Отъ грузов. движ. т. р.	13.136	14.743	12%	1.079	1.032	—4%
Отъ перев. пассаж. т. р.	3.374	3.977	18%	271	292	8%
Расх. эксплоат. тыс. р.	12.789	17.252	35%	926	1.303	41%
" въ %	64	79	15	50	74	14

Въ томъ числѣ.

Рем. подв. состава	1.299	2.009	55%	65	105	61%
" шпалъ	335	538	61%	6	33	450%
Дивид. акціонеровъ	7,4%	0	—	24%	0	—

Изъ цифръ этихъ видно, что въ то время какъ эксплоатационная длина этихъ двухъ дорогъ возрасла: Варшавско-Вѣнской на 52%, а Лодзинской-фабричной на 185%, валовой доходъ на первой увеличился на 9% и на второй уменьшился на 4%, а расходы эксплоатациї возрасли на 35% и 41%, т. е. и валовой доходъ и расходы эксплоатациї, увеличились въ значительно меньшей мѣрѣ чѣмъ увеличилась длина обѣихъ линій, причемъ сравнивая увеличеніе валового дохода и расходовъ эксплоатациї нельзя не видѣть, что послѣдніе возросли во много разъ больше чѣмъ возросъ валовой доходъ. Результатомъ этого и явилось то обстоятельство, что коефиціентъ расходовъ эксплоатациї на обѣихъ линіяхъ увеличился по абсолютной величинѣ на 14—15%, и изъ весьма, даже исключительно, доходныхъ дорогъ, какими онѣ были въ тотъ періодъ, когда каждая изъ нихъ имѣла колею лишь одного типа—заграницей ширинѣ, онѣ стали послѣ постройки участковъ широкой русской колеи, постройки, вызываемой не коммерческими выгодами каждой изъ рассматриваемыхъ дорогъ, а соображеніями государственного значенія, не только малодоходными но даже убы

*) Не считая 4,5% гарантированныхъ Правительствомъ.

точными. Эти новыя ширококолейные линіи явились: для Варшавско-Вънской дороги третьимъ путемъ для транзитныхъ грузовъ къ существующимъ уже двумъ путямъ отъ Варшавы до Сосновицъ, что на каждомъ изъ этихъ путей должно было въ среднемъ уменьшить перевозки въ $1\frac{1}{2}$ раза, т. к. тоже количество грузовъ послѣ постройки Калишской линіи должно было пойти транзитомъ вмѣсто двухъ путей по тремъ. Для грузовъ, идущихъ въ Лодзь изъ Варшавы и обратно, къ существующему узкоколейному пути Варшава—Колюшки—Лодзь, Калишская дорога явилась вторымъ путемъ, что должно было въ среднемъ уменьшить количество грузовъ на существующемъ узкоколейномъ пути въ среднемъ вдвое.

Постройка же ширококолейной Лодзинской-фабричной дороги создавала на участкѣ Лодзь—Колюшки, къ таковой же, третій путь, т. е. уменьшило существующій грузооборотъ между Лодзью и Колюшками въ среднемъ втрое.

Эти обстоятельства и привели къ тому, что только въ послѣднее время (1909 г.), въ виду чрезвычайныхъ мѣръ для уменьшения расходовъ эксплоатациіи этихъ линій, акціи этихъ дорогъ стали по прежнему приносить дивиденды.

Такихъ данныхъ можно указать еще очень много. Въ ряду ихъ нельзя не отмѣтить напримѣръ того обстоятельства, что періодъ, обнимающій 1904—1906 года, за который, какъ помянуто было выше, такъ сильно возвысились расходы эксплоатациіи Варшавско-Вънской и Лодзинской фабричной дорогъ, былъ періодъ исключительно для нихъ невыгодный: война съ Японіей, „освободительное движение“, цѣлый рядъ забастовокъ, періодами полное прекращеніе движенія, и наконецъ разжиженіе дохода дорогъ открытиемъ движенія по новымъ линіямъ—Калишской и Лодзинской ширококолейной, отвлекающимъ грузы отъ линій, уже существующихъ, и посему вызывающимъ увеличеніе расходовъ послѣднихъ. Вліяніе этого неблагопріятнаго періода нынѣ уже сгладилось и начиная съ 1909 г. обѣ дороги работаютъ нормально и снова начинаютъ давать дивиденды акціонерамъ, чего въ приведенный исключительный періодъ не было. Совершенно очевидно, что основываться на данныхъ этого исключительного періода и строить на немъ выводы для новой линіи было бы правильно лишь въ томъ случаѣ, если бы подобное исключительное положеніе продолжалось непрерывно въ теченіи всего 81-го лѣтняго періода, на который испрашивается концессія Западно-Верушовской дороги. Но этого очевидно не будетъ.

Вслѣдствіе всего изложенного считать расходы эксплоатациіи проектируемой нами линіи такими же какъ на дорогахъ Варшавско-Вънской и Лодзинской фабричной было бы крайне неправильно, ибо дороги эти, хотя и находятся въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ нашей, но какъ по своему устройству и направленію, такъ и по условіямъ эксплоатациіи, находятся въ условіяхъ, совершенно съ нею неоднородныхъ. Помимо неправильности это было бы и несправедливо, ибо считая нашу линію, въ виду большого коефиціента эксплоатациіи, убыточною, нужно было бы считать на-

столько же неблагонадежными въ финансовомъ отношеніи не только Гербы-Кѣлецкую дорогу, но и цѣлый рядъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ послѣднее время съ Правительственной гарантіей, такъ какъ всѣ эти дороги были признаны безъубыточными для казны лишь на основаніи данныхъ, опредѣленныхъ Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ такимъ же методомъ какъ и для Западно-Верушовской ж. д., и на основаніи расходовъ эксплоатациіи, установленныхъ Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по такому-же расчету какъ и для нашей линіи, а отнюдь не путемъ примѣненія къ нимъ эксплоатационнаго коефиціента сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ линій.

В. Коефиціенты эксплоатациіи вновь разрѣшенныхъ ж. д.

Для иллюстраціи сказанного позволяемъ себѣ привести слѣдующія данныя:

Новая желѣзная дороги.	Наименование.	Коеф. эксп. въ %	Сущ. сосѣднія дороги.	Наименование.	Коеф. эксп. въ %	Разность коефиц.
1. Одесса-Бахмачъ	42		65,3 Юго-Западная	79,8 С.-Пет.-Варшавская .	28,1	
2. Сѣверо-Донецкая	55		74,8 Полѣскія	66,6 Хар.-Николаевская .	15,1	
			36,6 Либаво-Роменская			
			70,1 средн.			
3. Армавирь-Туапсинская	49		65,1 Владикавказская . .	16,1		
4. Ейская	54		65,1 Владикавказская . .	16,1		
9. Гербы-Кѣлецкая	61		75,3 Привислинскія	78,9 Варшавско-Вѣнскія .	16,1	
			77,1 средн.			
6. Западно-Верушовская .	62		78,9 Варшавско-Вѣнскія	73,9 Лодзинская	14,4	
			76,4 средн.			
7. Троицкая	58,5					

Изъ цифръ этихъ видно, что во всѣхъ безъ исключенія вновь разрѣшенныхъ желѣзныхъ дорогахъ какъ до разсмотрѣнія нашего дѣла такъ и послѣ такового*) коефиціенты расходовъ эксплоатациіи, опредѣленные Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, меньше чѣмъ коефиціентъ, установленный для нашей линіи, которая вслѣдствіе этого—по абсолютной величинѣ коефиціента эксплоатациіи—занимаетъ въ приведенномъ ряду первое мѣсто. Что касается коефиціентовъ эксплоатациіисосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, то они во всѣхъ случаяхъ больше коефиціентовъ новыхъ линій, причемъ разница эта отъ 11,1% (для Ейской дороги) достигаетъ — для линіи Одесса-Бахмачской—болѣе чѣмъ 28%. И тѣмъ не менѣе финансовая благонадежность всѣхъ этихъ линій оцѣнивалась въ окончательной инстанціи по коефиціентамъ, опредѣленнымъ Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, а не по коефиціентамъ существующихъ сосѣднихъ дорогъ, а потому нѣть никакихъ основаній, въ изъятіе отъ этого установленнаго и вполнѣ правильнаго метода, примѣнять лишь къ одной нашей линіи другой пріемъ, а именно считать для нея коефиціентъ эксплоатациіи такой же, какъ на сосѣднихъ линіяхъ, и тѣмъ опрокидывать всѣ расчеты, сдѣланные Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

*) Троицкая ж. д. была разсмотрѣна Комиссіею о новыхъ дорогахъ 5 Мая 1909 г., Вторымъ Департаментомъ Государственнаго Совѣта въ Мартѣ мѣсяцѣ с. г.

9. Убытки соседнихъ

Ж. д.

Позволяемъ теперь перейти къ вопросу о вліянії проектируемой нами линіи на доходы соседнихъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы размотрѣть этотъ вопросъ также путемъ сопоставленія данныхъ нашей линіи съ таковыми же Гербы-Кѣлецкой дороги.

При этомъ необходимо различать двѣ стороны этого вопроса: первую—размѣръ ущерба, который можетъ причинить проектируемая линія существующимъ соседнимъ дорогамъ путемъ отвлеченія съ нихъ грузовъ на новую линію и вторую—на кого въ конечномъ резултатѣ упадетъ этотъ ущербъ, т. е. на Казну или на акціонеровъ соседнихъ частныхъ дорогъ.

По подсчетамъ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, убытки соседнихъ желѣзныхъ дорогъ отъ сооруженія нашей и Гербы-Кѣлецкой линіи опредѣляются слѣдующими цифрами:

	Нашей.	Гербы-Кѣлецкой
1. Казенныхъ Привислинскихъ жел. дорогъ	—	335.961
2. Частныхъ дорогъ:		
Варшаво-Вѣнской	238.888	93.211
Лодзинской-фабричной. 95.337		—
Всего	334.225	429.172
На 1 версту	2.000 руб.	3.155
Въ томъ числѣ на версту		
казенныхъ жел. дорогъ	—	2.465
На версту частныхъ	2.000 руб.	690

Изъ данныхъ этихъ видно, что убытки, причиняемые соседнимъ дорогамъ Гербы-Кѣлецкой линіею, составляютъ 429.172 руб. т. е. на 95.000 рублей больше, чѣмъ таковые же убытки (334.225 рублей), причиняемые нашей линіей, причемъ мы наносимъ убытки лишь частнымъ дорогамъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной, а убытки, причиняемые Гербы-Кѣлецкой линіей, болѣе чѣмъ на $\frac{3}{4}$ падаютъ на долю казенныхъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего убытки, причиняемые Гербы-Кѣлецкой линіей лишь однѣмъ казеннымъ дорогамъ (335.961 руб.), по абсолютной своей величинѣ больше убытокъ (334.125 рублей), причиняемыхъ нашей линіей всѣмъ примыкающимъ къ ней соседнимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Раздѣляя приведенные цифры на число верстъ проектируемыхъ линій, получимъ, что сооруженіе каждой версты нашей линіи причиняетъ убытокъ соседнимъ дорогамъ въ размѣрѣ 2.000 рублей, а убытокъ этотъ отъ сооруженія Гербы-Кѣлецкой линіи опредѣляется въ 3.155 рублей на версту, т. е. въ $1\frac{1}{2}$ съ лишнимъ раза болѣе, чѣмъ отъ нашей линіи, причемъ изъ этого убытка падаетъ на долю однѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ наша линія никакого ущерба не причиняетъ,—2.465 рублей.

Убытки, наносимые вновь проектируемыми линіями соседнимъ желѣзнымъ дорогамъ, неизбѣжны и это до сего времени не служило препятствіемъ къ разрешенію сооруженія

новыхъ линій, вслѣдствіе того, что убытки эти, какъ это хорошо вѣдьмъ известно, носятъ всегда временный характеръ и возмѣщаются въ ближайшемъ будущемъ доходами отъ перевозки новыхъ грузовъ.

Убытки эти для разрѣшенныхъ за послѣдніе годы частныхъ желѣзныхъ дорогъ опредѣлены Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Новые желѣзныя дороги. Убытки сосѣднихъ дор.

НАИМЕНОВАНІЕ.	Длина.	Всего руб.	На 1 вер. новой линії.
1. Сѣверо-Донецкая . . .	680	4.083.000	6.000
2. Одесса-Бахмачъ . . .	619	2 990.000	4.830
3. Гербы-Кѣлецкая . . .	136	429.000	3.155
4. Армавиръ-Туапсе . . .	252	742.000	2.940
5. Ейская	135	300.000	2.220
6. Подольская	224	460.000	2.050
7. Западно-Верушовская .	167	334.000	2.000

Изъ этихъ данныхъ видно, что нѣть ни одной изъ этихъ вновь разрѣшенныхъ дорогъ, которая не наносила бы ущербасосѣднимъ желѣзнымъ дорогамъ, причемъ, сопоставляя эти данные и относя эти убытки на версту той линіи, которая ихъ причиняетъ, увидимъ, что наиболѣе убыточными для сосѣднихъ дорогъ являются линіи Сѣверо-Донецкая и Одесса-Бахмачъ, причиняющія казеннымъ дорогамъ: первая свыше 4-хъ, а вторая около 3 милл. рублей убытка, что составить на версту первой линіи 6.000 руб. и второй 4.830 руб.; затѣмъ каждая изъ остальныхъ дорогъ приносить убытка сосѣднимъ дорогамъ отъ $\frac{2}{3}$ до $\frac{1}{3}$ миллиона, причемъ по степени убыточности для сосѣднихъ линій онъ идутъ въ слѣдующемъ порядке: Гербы-Кѣлецкая каждою своею верстою причиняетъ убытокъ смежнымъ линіямъ въ 3.155 руб. Армавиръ-Туапсинская—2940 руб. Ейская—2.220, Подольская 2.050 руб. и наконецъ наименьшіе убытки, 2.000 на версту, дѣлаетъ линія, нами проектируемая.

10. Накого падаютъ эти убытки.

Остается изслѣдовать, на кого падаютъ убытки, причиняемые нашей линіей: на акціонеровъ-ли Варшавско-Вѣнской и Лодзинской дорогъ, или же на Казну, гарантировавшую въ известной мѣрѣ платежи на основные капиталы обѣихъ этихъ дорогъ.

Дѣло это представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Варшавско-Вѣн. Лодзин. фабр.

1. Акціонерн. кап.	25.000.000	1.911.000
Изъ него гарант. Прав.	—	1.911.000
(Обяз. плат. по гаран.). .	—	(95.550)
2 Облигационный капит..	82.688.600	8.963.714
Изъ него гар. Прав. .	5.913.300	8.963.714
(Обяз. плат. по гаран.). .	(292.984)	(439.565)
3. Весь нариц. капиталъ .	107.688.600	10.874.714
Изъ него гар. Прав. .	5.913.300	10.874.714
(Обяз. плат. по гаран.). .	(292.984)	(535.115)

Изъ этихъ цифръ видно, что Лодзинская фабричная дорога имѣеть гарантированный Правительствомъ какъ облигационный, такъ и акціонерный капиталы, ежегодный обязательный платежъ по которымъ достигаетъ 535.115 р.; что-же касается Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, то изъ основного капитала ея—акціонернаго въ 25.000.000 руб. и облигационнаго въ 82.688.600 рублей, гарантировано Правительствомъ только 5.913.300 руб., что составляетъ около $\frac{1}{14}$ части облигационнаго или около $\frac{1}{8}$ части всего капитала. Ежегодный обязательный платежъ казны по этому гарантированному Правительствомъ капиталу равняется 292.984 руб. Кромѣ того необходимо имѣть въ виду, что Варшавско-Вѣнская дорога должна изъ чистаго дохода дороги, послѣ платежа погашенія акцій (492.000 руб.) ежегодно уплачивать дополнительную ренту Правительству въ размѣрѣ 275.000 руб.

Оцѣнивая, какъ можетъ при этихъ условіяхъ отразится на расчетахъ съ казною отмѣченное пониженіе доходности разматриваемыхъ дорогъ, получимъ слѣдующее:

А. По ВАРШАВСКО - ВѢН.
СКОЙ Ж. Д.

По Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ. По предварительнымъ подсчетамъ чистая прибыль Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги за 1909 годъ, за покрытиемъ всѣхъ платежей по облигациямъ и за отчисленіемъ первоначальной ренты Казнѣ въ 250.000 р., исчислилась всего лишь въ 735.485 рублей, но основывать какіе-либо расчеты на этой гадательной цифре было-бы крайне рискованно, да и не нужно, такъ какъ ко времени разсмотрѣнія дѣла Западно-Верушевской желѣзной дороги во Второмъ Департаментѣ Государственного Совѣта уже выяснилось, по даннымъ за 11 мѣсяцевъ 1909 г., что чистая прибыль Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги за 1909 годъ опредѣлится въ 2.190.485 рублей, и, за отчисленіемъ изъ этой прибыли 275.000 р. на уплату дополнительной ренты Правительству и 492.000 руб. на погашеніе акцій Общества, остается 1.423.485, которые и составлять дивидендъ акціонеровъ въ размѣрѣ 5,7% на акцію. При этихъ условіяхъ уменьшеніе чистой прибыли, вслѣдствіе отвлечения грузовъ на проектируемую нами линію, на 238.888 рублей уменьшило бы дивидендъ акціонеровъ Варшавско-Вѣнской дороги на 0,9% или кругло на 1% и конечно не оказало-бы решительно никакого вліянія на доходы Казны. Въ настоящее же время фактически выяснилось, что въ дѣйствительности результаты эксплоатации В.-В. ж. д. за 1909 годъ получились еще большие благопріятные, а именно:

1. Валовой доходъ	28.444.171 р. 30 к.
2. Расходъ	20.067.550 „ 10 „
3. Чистая прибыль	8.376.621 „ 20 „
4. Коэфіціентъ эксплоатациі . .	71,5%
5. Дивидендъ акціонерамъ . .	7,75%

Б. По лодзинской ФАБР.
Ж. д.

По Лодзинской фабричной желѣзной дорогѣ было бы въ такой же мѣрѣ неправильно останавливаваться на предварительныхъ, предположительныхъ исчисленіяхъ ея чистаго дохода на 1909 г. въ суммѣ 560.000 рублей, тѣмъ болѣе, что ко времени разсмотрѣнія дѣла Западно-Верушев-

ской ж. д. во Второмъ Департаментѣ Государственного Совѣта, также уже должно было быть несомнѣнно извѣстно по даннымъ за 11 мѣсяцевъ 1909 года, что чистый доходъ Лодзинской фабричной дороги за 1909 годъ будетъ не менѣе 750.000 рублей и посему ясно было видно, что за уплатою всѣхъ ежегодныхъ обязательныхъ платежей, а именно процентовъ и погашенія на основной капиталъ дороги, въ суммѣ 535.115 руб., остается свыше 200.000 рублей, которые цѣликомъ пойдутъ на погашеніе задолженности Казнѣ Лодзинской фабричной дороги, каковая задолженность, начиная съ 1905 года накопилась, считая къ 1 Января 1909 года, въ суммѣ 357.835 р. 26 к., а вмѣстѣ съ начисленными процентами въ размѣрѣ 373.624 р. 83 к. Такимъ образомъ величина этой задолженности къ 1 Января 1910 года уменьшится на 200.000 р., а остальные 173.000 рублей будутъ очевидно погашены изъ чистой прибыли 1910 года, а посему уменьшеніе доходности Лодзинской фабричной дороги отъ сооруженія и открытія движенія по проектируемой нами линіи, уменьшеніе, въ размѣрѣ 95.337 руб., несомнѣнно не можетъ оказать никакого вліянія на доходы казны, а цѣликомъ ляжетъ на акціонеровъ Лодзинской фабричной дороги, нѣсколько уменьшивъ ихъ дополнительный (сверхъ гарантированныхъ Правительствомъ 4,5%) дивидендъ.

II. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

A. РАЗРѢШЕНІЕ И СООРУЖЕНИЕ ГЕРБЫ-КѢЛЕЦКОЙ
Ж. Д.

B. АНАЛОГИЧНЫЯ УСЛОВІЯ
НАШЕЙ ЛІНІІ.

B. ОТКАЗЪ ВТОРОГО ДЕПАРТАМЕНТА.

Въ 1908 году послѣ подробного разсмотрѣнія и оцѣнки Комиссіей о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и Совѣтомъ Министровъ какъ положительныхъ, такъ и отрицательныхъ сторонъ Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги, по положенію Второго Департамента Государственного Совѣта, послѣдовало ВЫСОЧАЙШЕ соизволеніе на разрѣшеніе сооруженія дороги съ дарованіемъ Правительственной гарантіи ея облигаций.

Западно-Верушовская желѣзная дорога находится въ совершенно аналогичныхъ условіяхъ съ Гербы-Кѣлецкой дорогой и потому, когда по разсмотрѣніи Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вопроса о сооруженіи Западно-Верушовской желѣзной дороги, дѣло это рассматривалось въ Совѣтѣ Министровъ, и въ мнѣніи, высказанномъ Предсѣдателемъ и тремя членами этого Совѣта и 20 Августа 1909 года ВЫСОЧАЙШЕ утвержденномъ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ, разрѣшеніе этого дѣла въ благопріятномъ для просителей смыслѣ предуказывалось недавнимъ въ 1908 году примѣромъ разрѣшенія съ Правительственной гарантіей Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги, тогда не могло быть рѣшительно никакихъ сомнѣній въ томъ, что оно разрѣшился благопріятно.

Однако въ дѣйствительности такового благопріятнаго разрѣшенія не послѣдовало, и дѣло это разрѣшилось совершенно иначе, а именно, по положенію Второго Департамента Государственного Совѣта, Западно-Верушовской желѣзной дорогѣ 5 Марта 1910 года, не только было отказано въ Правительственной гарантіи облигаций, но даже и въ разрѣшеніи ея постройки.

Г. Причины отказа в постройке. Отказъ этотъ базировался на трехъ нижеслѣдующихъ мнѣніяхъ:

а) не особенно значительномъ мѣстномъ и государственномъ значеніи дороги и нежелательности сооруженія ея съ стратегической точки зрењія.

б) увеличеніи коефиціента расходовъ эксплоатациі, опредѣленного Комиссіей въ 62%,—до 72—74% и основанномъ на этомъ выводѣ о бездоходности дороги и неизбѣжности приплаты Казны по гарантіи облигационнаго займа дороги.

в) въ убыткахъ Казны отъ пониженія новой линіей доходности сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной.

Д. Данныя опровергаю- Неопровергимыя цифровыя данныя, приведенные въ

настоящей запискѣ, показываютъ, что сфера мѣстнаго вліянія Западно-Верушовской дороги и значеніе ея, какъ нового транзитнаго пути, будутъ значительно больше чѣмъ Гербы-Кѣлецкой линіи; поэтому если было признано, что последняя имѣеть серьезное общегосударственное значеніе, то тѣмъ паче, очевидно, должна имѣть таковое значеніе и линія, нами проектируемая.

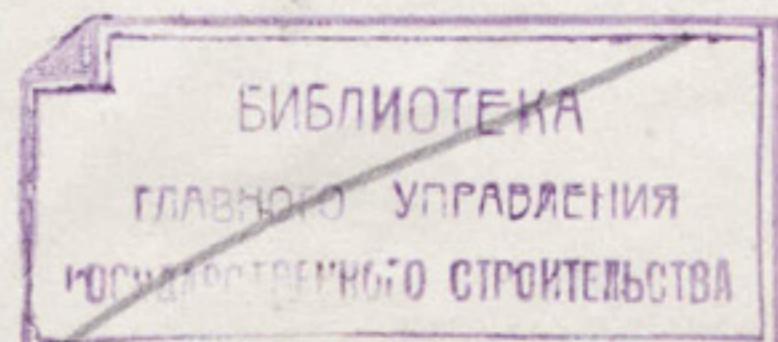
Если нежелательность сооруженія Гербы-Кѣлецкой дороги со стратегической точки зрењія не помѣщала разрѣшенію ея постройки съ Правительственною гарантіею облигаций, то какъ было выше указано, тѣмъ паче не можетъ это обстоятельство помѣшать таковому же разрѣшенію и нашей линіи.

Мнѣніе о томъ, что для Западно-Верушовской желѣзной дороги слѣдуетъ коефиціентъ эксплоатациі считать не въ 62%, какъ это установила Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, а принять его такимъ, какимъ онъ за пятилѣтіе 1904—1908 г. опредѣлился на сосѣднихъ дорогахъ—Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной—что требовали на засѣданіи Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ представители этихъ дорогъ—и неправильно, и несправедливо.

Неправильно оно потому, что обѣ, названныя выше, дороги находятся, какъ это подробно выяснено въ настоящей запискѣ, совершенно не въ тѣхъ условіяхъ, какъ наша линія, причемъ наиболѣе важное и наиболѣе невыгодное значеніе въ ряду этихъ условій имѣютъ: устройство этими дорогами, имѣвшими до 1903 года колею только заграждничной ширины, новыхъ ширококолейныхъ линій—Калишской и 5-ти футовой Лодзинской—весьма мало увеличившихъ ихъ доходы и значительно увеличившихъ расходы эксплоатациі, а затѣмъ крайне исключительный періодъ времени 1904—1908 годовъ—періодъ такъ называемаго «освободительного движенія».

Несправедливо же это мнѣніе потому, что до сего времени оно не предъявлялось ни къ одной вновь разрѣшаемой желѣзной дорогѣ, и въ особенности несправедливо потому, что не было примѣнено къ разрѣшенной въ 1908 г. Гербы-Кѣлецкой линіи, находящейся въ совершенно одинаковыхъ условіяхъ съ линіей, нами проектируемой.

Поэтому, если для Гербы-Кѣлецкой линіи было установлено, что нельзя ожидать приплаты казны по гарантіи, то



крайне неправильно и несправедливо, путем совершенно необоснованного изменения коэффициента эксплуатации съ 62% на 72—74%, чего до сего времени никогда не делалось, приходить къ очевидно ошибочному заключению о бездоходности и нашей линии и потому къ неизбѣжности яко-бы приплатъ Казны по гарантіи ея облигаций.

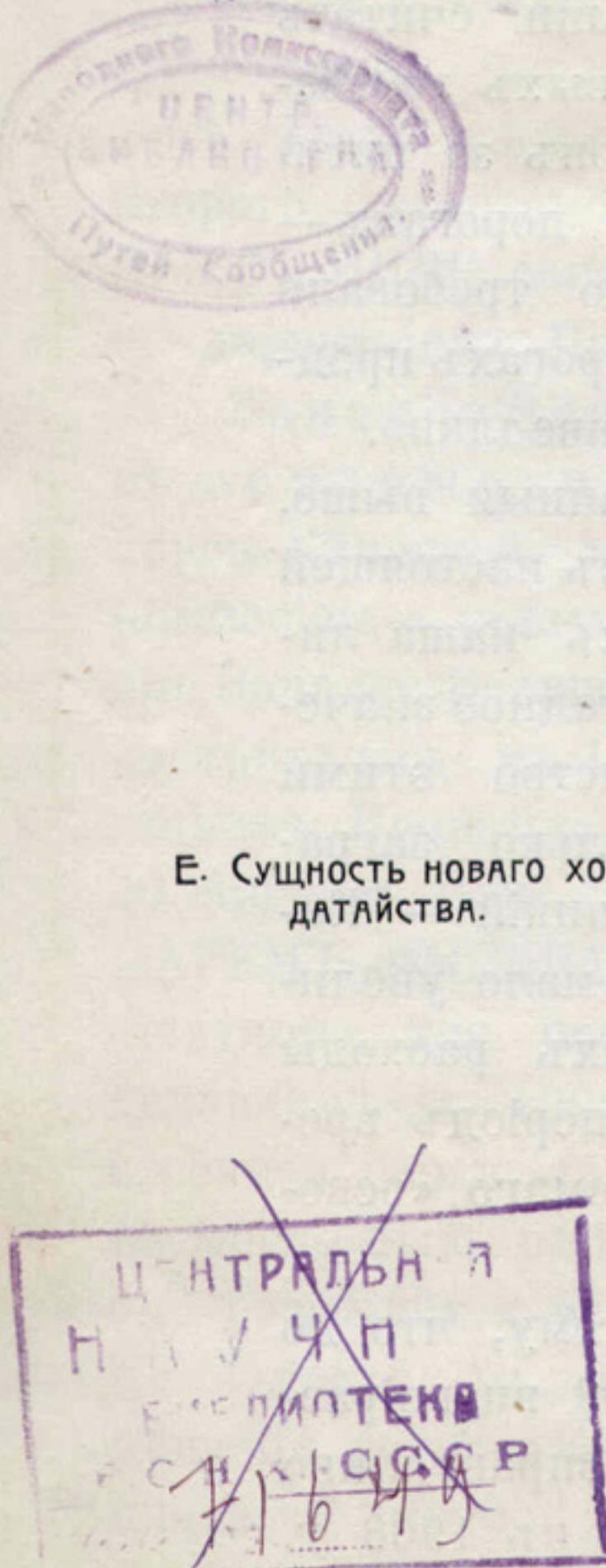
Приблизительные и гадательные данные о доходности Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной дорогъ въ 1909 году, основанные на свѣдѣніяхъ за первые 5 мѣсяцевъ эксплуатации этихъ дорогъ въ 1909 году, и печальное недоразумѣніе, вслѣдствіе коего, для исправленія этихъ данныхъ почему-то не были приняты во вниманіе таковыя же данные за 11 мѣсяцевъ эксплуатации названныхъ дорогъ въ 1909 году, привели къ совершенно невѣрному заключенію, что понижение доходности Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной желѣзныхъ дорогъ, вызываемое отвлечениемъ съ нихъ грузовъ на проектируемую нами линію, ляжетъ будто бы тяжелымъ бременемъ на Государственное Казначейство.

Въ дѣйствительности же, какъ это подробно изложено въ настоящей запискѣ, сооруженіе проектируемой нами линіи не причинить рѣшительно никакого ущерба Казнѣ и въ окончательномъ результата приведетъ къ тому, что понизить лишь нѣсколько, и то въ первые годы, дивидендъ акціонеровъ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской фабричной желѣзныхъ дорогъ.

Какое значеніе, при решеніи въ окончательной формѣ вопроса о дарованіи Правительственной гарантіи Гербы-Кѣлецкой дорогѣ, имѣло то обстоятельство, что отвлечение этой дорогой грузовъ отъ казенныхъ Привислинскихъ дорогъ несомнѣнно причинить имъ, а следовательно и Казнѣ убытокъ въ 335.961 рубль—намъ совершенно неизвѣстно. Но зато мы хорошо знаемъ, что лишь предположеніе о томъ, что наша линія можетъ принести ущербъ Казнѣ, предположеніе, къ счастью основанное на безусловно невѣрныхъ данныхъ, потому и само совершенно невѣрное, имѣло въ всякомъ сомнѣнія, въ ряду обстоятельствъ, по коимъ решено было не только отказать въ гарантіи, но и въ самой постройкѣ дороги,—самое решающее значеніе.

Въ виду изложенного теперь, когда всѣ обстоятельства дѣла всесторонне выяснены и когда неопровергимо установлены: серьезное экономическое значеніе проектируемой линіи, ея безвредность въ военномъ отношеніи, полное отсутствіе возможности какого бы то ни было ущерба Казнѣ — и отъ приплатъ по гарантіи и отъ понижения доходности желѣзныхъ дорогъ, смежныхъ съ проектируемой линіей,—мы твердо убѣждены, что въ настоящее время не встрѣтится препятствій къ разрешенію постройки Западно-Верушовской дороги съ дарованіемъ Правительственной гарантіи ея облигаций, безъ чего, въ настоящее время нѣть никакой возможности реализовать капиталъ, необходимый для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, а следовательно нѣть никакой возможности осуществить это полезное для Государства и благое для края дѣло.

Е. Сущность нового ходатайства.



4/5 28

