scan by D.Fokin
www.aroundsph.ru
385/01/ф
Не выдается на дом
В71
148
127
Народного Комиссариата Путей Сообщения ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА
БИБЛИОТЕКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
385.1:656.4:625.11
ДЕПОЗИТАРНОЕ ХРАНЕНИЕ
Проверено 1992 г.
ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ 1936
ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА
7/1682(а)
В70

ОБЩЕСТВО

Вольмарскаго узкоколейнаго подъѣздного пути.

КОММЕРЧЕСКАЯ

пояснительная записка

къ проекту продолженія Вольмарскаго подъѣздного пути отъ станціи Смильтенъ чрезъ Ней-Пебальгъ и Альтъ-Пебальгъ до станціи Хинценбергъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и оттуда чрезъ городъ Лемзаль до станціи Пуйкельнъ (или Лапьеръ) Вольмарскаго подъѣздного пути.

Мысль о сооруженіи большей части разсматриваемаго подъѣздного пути не является новой, такъ какъ уже въ періодъ времени 1898—1901 г.г. были произведены въ данномъ раіонѣ, на средства заинтересованныхъ въ томъ лицъ, изысканія разныхъ желѣзнодорожныхъ путей.

Означенныя изысканія были произведены частью учредителями Общества Вольмарскаго подъѣздного пути, частью же другими лицами, которые передали впослѣдствіи свой проектъ тому же Обществу.

Первымъ изъ всѣхъ проектированныхъ путей былъ намѣченъ къ сооруженію путь Гайнашъ-Вольмаръ-Смильтенъ, т. е. Вольмарскій подъѣздной путь и уставъ Общества для сооруженія таковаго былъ Высочайше утвержденъ 3-го мая 1902 года.

Однако разныя неблагопріятныя обстоятельства задержали сооруженіе и этой линіи до 1910 года, когда Общество Вольмарскаго подъѣздного пути было признано окончательно состоявшимся и получило разрѣшеніе приступить къ сооруженію упомянутой линіи.

Остальныя линіи не получили своего осуществленія и до сего времени.

Приступивъ весною 1910 года къ сооруженію пути Смильтенъ-Гайнашъ и разсмотрѣвъ тогда же другія предположенія учредителей Общества, а именно предположеніе продолжить Вольмарскій путь за м. Смильтенъ до Ней-Пебальгъ, соорудить путь отъ станціи Хинценбергъ до Альтъ-Пебальгъ и проч.,

Типо-литография Хинценберга
Пров. 1942 г.
ПРОВЕРЕНО 1945 г.
ПРОВЕРЕНО 1950 г.

Правленіе, признавъ въ принципѣ развитіе сѣти подъѣздныхъ путей Общества весьма желательнымъ и полезнымъ въ цѣляхъ увеличенія доходности Общества, рѣшило отложить вопросъ объ этомъ развитіи до окончанія постройки Вольмарскаго пути.

Однако въ виду возникшихъ осенью того же года слуховъ о возбужденіи нѣкоторыми лицами вопроса относительно сооруженія новаго подъѣзднаго пути отъ Ней-Пебальга, чрезъ Альтъ-Пебальгъ на городъ Ригу, чѣмъ были бы значительно подорваны интересы Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути, Правленіе нашло необходимымъ немедленно же приступить къ осуществленію прежнихъ предположеній учредителей Общества.

Для разсмотрѣнія даннаго вопроса были созваны три чрезвычайныхъ общихъ собранія акціонеровъ Общества, на которыхъ и было постановлено продолжить строющійся Вольмарскій подъѣздной путь за м. Смильтенъ чрезъ Ней-Пебальгъ и Альтъ-Пебальгъ до станціи Хинценбергъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и оттуда чрезъ городъ Лемзаль до станціи Пуйкельнъ (или Лапьеръ) строющагося пути.

Произведенныя въ 1898—1901 годахъ упомянутыя выше изысканія были провѣрены въ текущемъ году, причемъ въ нѣкоторыхъ, наиболѣе неблагопріятныхъ, мѣстахъ были сдѣланы изысканія небольшихъ новыхъ варіантовъ и по полученнымъ, такимъ образомъ, окончательнымъ результатамъ составленъ техническій проектъ развитія сѣти подъѣздныхъ путей Общества, результаты же обслѣдованія раіоновъ проектируемыхъ путей въ экономическомъ отношеніи и разсчетъ доходности какъ проектируемыхъ путей непосредственно, такъ и увеличенія доходности пути Смильтенъ-Гайнашъ, приведены ниже въ настоящей пояснительной запискѣ.

А. Направленіе проектируемыхъ подъѣздныхъ путей.

Проектируемые пути составляютъ непосредственно продолженіе одинъ другого и даютъ, такимъ образомъ, одинъ непрерывный путь.

Начинаясь у конечной станціи строющагося Вольмарскаго подъѣзднаго пути — мѣстечка *Смильтенъ* въ Валкскомъ уѣздѣ, новый подъѣздной путь проходитъ чрезъ имѣнія Роннебургъ, Ней-Пебальгъ, Альтъ-Пебальгъ, Юмерденъ, Эрлаа и другія въ Венденскомъ уѣздѣ, а затѣмъ переходитъ въ Рижскій уѣздъ и идетъ чрезъ имѣнія Таурупъ, Кайпенъ, Кастранъ, Сиггундъ, Лембургъ, Аллашъ и др. на имѣніе Хинценбергъ, гдѣ у одноименной станціи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ пересѣкаетъ послѣднія; затѣмъ путь переходитъ черезъ рѣку

Пров. 1938

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

„Аа“ и идетъ черезъ имѣнія Нейгофъ, Цегенгофъ, Кольценъ, Видришъ и другія на городъ Лемзаль въ Вольмарскомъ уѣздѣ и далѣе на станцію Пуйкельнъ или Лапьеръ строющагося Смильтенъ - Гайнашскаго пути, гдѣ и соединяется вновь съ послѣднимъ.

На участкѣ Хинценбергъ-Лемзаль проектируемый путь пройдетъ вблизи (около 8 верстъ) сильно развивающагося за послѣднее время купальнаго мѣста «*Нейбадъ*», къ которому предполагается устроить впослѣдствіи особую вѣтку, что не представитъ съ технической стороны никакихъ затрудненій, такъ какъ вѣтвь можно будетъ провести отъ проектируемой станціи *Кольценъ* вдоль существующей грунтовой дороги.

Такимъ образомъ *Нейбадъ* получитъ болѣе удобное сообщеніе съ городомъ *Ригой,* сообщеніе съ которымъ поддерживается теперь только однимъ небольшимъ пароходомъ.

Общее протяженіе всего вновь проектируемаго подъѣзднаго пути составляетъ около 222 верстъ, на каковомъ онъ обслужитъ большое количество крупныхъ и мелкихъ имѣній и усадебъ, съ весьма богатыми лѣсами и интенсивно развитою сельско-хозяйственною промышленностью и дастъ, съ одной стороны, удобный и дешевый путь для сбыта мѣстныхъ продуктовъ въ городъ *Ригу*, съ другой же — для ввоза въ обслуживаемый имъ раіонъ землеудобрительныхъ туковъ, желѣза, каменнаго угля, соли, сельдей, колоніальныхъ и другихъ товаровъ.

Городу Лемзалю этотъ подъѣздной путь дастъ удобный путь какъ для вывоза произведеній имѣющейся тамъ большой фабрики войлочныхъ издѣлій, отпускающей товаровъ почти на 1.000.000 рублей въ годъ, такъ и для ввоза колоніальныхъ, мануфактурныхъ и другихъ товаровъ, а также каменнаго угля для фабрики.

Фабрика эта, при наличности удобнаго желѣзнодорожнаго пути, несомнѣнно значительно увеличитъ свою производительность, такъ какъ достаточно сказать, что она расходуетъ въ настоящее время на перевозку гужемъ необходимыхъ ей матеріаловъ и продуктовъ своего производства до 45.000 рублей ежегодно.

Б. Опредѣленіе доходности отъ перевозки грузовъ, вывозимыхъ изъ раіона проектируемаго пути и ввозимыхъ въ этотъ раіонъ.

I. Доходность отъ вывоза продуктовъ сельскаго хозяйства и земледѣлія.

Согласно прилагаемымъ извлеченіямъ изъ кадастровыхъ книгъ Статистическаго Отдѣленія Лифляндской Ландратской Коллегіи, въ раіонѣ проектируемаго пути имѣется пахотной земли 133.000 деся-

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

тинъ, для округленія же мы примемъ только 130.000 десятинъ, изъ которыхъ, по принятой въ Лифляндской губерніи системѣ сельскаго хозяйства, находится ежегодно подъ хлѣбнымъ посѣвомъ около 82.000 десятинъ.

Имѣя въ виду, что десятина засѣяннаго поля, при интенсивной его обработкѣ въ Лифляндской губерніи, даетъ въ настоящее время, за вычетомъ посѣва, въ среднемъ не менѣе 70 пудовъ, изъ которыхъ, какъ установлено опытомъ, потребляется на мѣстѣ около 25 пудовъ, а остальные 45 пудовъ вывозятся на рынки въ г. *Ригу* и другіе города, то подлежащая ежегодно вывозу масса хлѣба опредѣлится въ

$$45 \times 82.000 = 3.690.000 \text{ пудовъ.}$$

По тѣмъ же, упомянутымъ выше, опытнымъ даннымъ, въ раіонѣ проектируемаго пути засѣвается ежегодно около 9.000 десятинъ льномъ, каковыя, принимая средній урожай льна въ 30 и сѣмени льняного въ 6 пудовъ съ десятины въ годъ, даютъ въ общей сложности льна и льняного сѣмени до 324.000 пудовъ, каковой грузъ почти полностью идетъ къ вывозу, почему, округляя опредѣленное выше количество, мы можемъ смѣло принять по этой статьѣ грузъ въ количествѣ 320.000 пудовъ въ годъ.

Остальные вывозные продукты сельскаго хозяйства и земледѣлія, какъ то: сѣно, картофель, молочные продукты, скотъ и проч. могутъ дать въ общемъ до 5 пуд. съ десятины пахотной земли, что, при 130.000 десятинъ, дастъ до 650.000 пудовъ грузовъ.

Количество вывозимыхъ продуктовъ сельскаго хозяйства принято въ 5 пудовъ съ десятины, т. е. на 1 пудъ выше соотвѣтственнаго предположенія для Вольмарскаго пути, вслѣдствіе увеличивающагося постояннаго вывоза скота, молочныхъ и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства, примѣръ чему можно видѣть въ оборотахъ станціи Вольмаръ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ которой въ 1902 году было отправлено грузовъ 1.168.605 пудовъ, а въ 1910 году — 3.006.691 пудъ. Въ этомъ количествѣ было въ 1902 году крупнаго скота 3.456 головъ, вѣсомъ 86.400 пудовъ, а въ 1910 году около 6.000 головъ, вѣсомъ около 150.000 пудовъ.

Такимъ образомъ сельское хозяйство и земледѣліе раіоновъ, тяготѣющихъ къ проектируемому пути, могутъ дать этому пути въ годъ грузовъ до $3.690.000 + 320.000 + 650.000 = 4.660.000$ пудовъ.

Средній пробѣгъ продуктовъ сельскаго хозяйства и земледѣлія былъ принятъ въ разсчетѣ доходности Вольмарскаго пути, при протяженіи его въ 110 верстъ, въ 60 верстъ, для настоящаго же случая, гдѣ общее протяженіе проектируемаго пути равно 222 верстамъ,

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

средній пробѣгъ грузовъ можно смѣло принять въ 120 верстъ, тѣмъ болѣе, что часть грузовъ должна будетъ направиться для экспорта на *Гайнашъ* и, слѣдовательно, пройдетъ отъ 40 до 107 верстъ (отъ Пуйкельна или Смильтена до Гайнашъ) по строющемуся Вольмарскому подъѣздному пути.

Если принять затѣмъ, исходя изъ установленаго нынѣ для Вольмарскаго подъѣзднаго пути тарифа, среднюю стоимость провоза одного пуда сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, одинаково при попудныхъ и повагонныхъ перевозкахъ, въ $^1/_{20}$ коп. съ пуда и версты или по 6 коп. за все принимаемое среднее разстояніе перевозки, то общая доходность отъ перевозки 4.660.000 пудовъ сельско-хозяйственныхъ грузовъ опредѣлится въ

$$6 \times 4.660.000 = 279.600 \text{ рублей.}$$

II. Перевозка грузовъ, ввозимыхъ въ раіонъ проектируемаго подъѣзднаго пути для надобностей сельско-хозяйственной промышленности.

Главный предметъ ввоза въ раіонъ проектируемаго пути составятъ, безъ сомнѣнія, землеудобрительные туки, примѣненіе коихъ въ сельскомъ хозяйствѣ Лифляндской губерніи изъ года въ годъ возрастаетъ и, какъ показываютъ данныя объ оборотахъ сельско-хозяйственныхъ Обществъ, потребленіе туковъ за послѣдніе пять лѣтъ болѣе, чѣмъ удвоилось [1]); поэтому, если при опредѣленіи доходности *Вольмарскаго* пути количество туковъ было принято въ 3 пуда на десятину пахотной земли, то теперь это количество можетъ быть смѣло принято въ 4 пуда на десятину.

Затѣмъ предметами ввоза будутъ сельско-хозяйственныя машины, сѣмена, товары колоніальные, керосинъ, соль, сельди, желѣзо, каменный уголь и проч., количество каковыхъ, примѣнительно къ разсчету доходности Вольмарскаго пути, можно принять въ 8 пудовъ на десятину пахотной земли, хотя количество этихъ грузовъ, противъ того времени, значительно возросло, что видно, напримѣръ, изъ оборотовъ Каугерсгофскаго сельско-хозяйственнаго Общества, которое продало, машинъ, орудій и сѣмянъ въ 1906 году на 26.931 рубль, въ 1909 на 119.948 рублей, а въ 1910 году на 190.178 рублей.

Такимъ образомъ количество грузовъ, предполагаемыхъ къ ввозу въ раіонъ проектируемаго пути, опредѣлится въ 12 пудовъ на десятину, что при 130.000 дес. пахотной земи въ раіонѣ пути составитъ:

$$12 \times 130.000 = 1.560.000 \text{ пудовъ грузовъ.}$$

---

[1]) Такъ напримѣръ Каугерсгофское сельско-хозяйственное Общество при ст. Вольмаръ Сѣверо-Западныхъ ж. д. продало туковъ въ 1906 г. 103.104 пуда; въ 1907 г.—142.555 пуд.; въ 1908 г. 183.960 пуд.; въ 1909 г.—255.000 пуд. и въ 1910 г.—270.000 пуд.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

Принимая во вниманіе, что землеудобрительные туки, каменный уголь и другіе грузы пойдутъ, вѣроятно, чрезъ Гайнашъ и, слѣдовательно, должны будутъ пройти по строющемуся Вольмарскому пути на протяженіи отъ 40 до 107 верстъ, можно смѣло принять средній пробѣгъ по линіямъ Общества ввозимыхъ въ раіонъ новаго пути грузовъ въ 120 вер.

Если затѣмъ принять среднюю стоимость провоза этихъ грузовъ съ пуда за все разстояніе, исходя изъ тарифа, установленнаго для Вольмарскаго пути, въ 6 коп., то выручка отъ перевозки ввозимыхъ грузовъ опредѣлится въ

$$6 \times 1.560.000 = 93.600 \text{ рублей.}$$

III. Доходность отъ вывоза лѣсныхъ грузовъ.

По статистическимъ даннымъ кадастровыхъ книгъ Лифляндской Ландратской Коллегіи, въ раіонѣ проектируемаго пути имѣется 131.085 десятинъ лѣса, или кругло 131.000 десятинъ, изъ коихъ на участокъ Хинценбергъ-Смильтенъ приходится 90.000 и на участокъ Хинценбергъ-Пуйкельнъ 28.000 десятинъ; остальныя же 13.000 десятинъ не тяготѣютъ къ проектируемому пути.

Принимая ежегодный приростъ годнаго для сбыта лѣса въ 120 куб. фут. съ десятины, что въ разсматриваемомъ раіонѣ опредѣлено опытомъ и данными классификаціи земли подъ лѣсомъ, получимъ ежегодный приростъ лѣса на участкѣ Хинценбергъ-Смильтенъ въ $120 \times 90.000 = 10.800.000$ куб. фут. $=$ $= 45.000$ саж. (считая массу дерева въ 240 куб. фут. въ куб. саж.) и на участкѣ Хинценбергъ-Пуйкельнъ— $120 \times 28.000 = 3.360.000$ куб. фута $= 14.000$ куб. саж., изъ которыхъ необходимо считать на потребность мѣстнаго населенія, для построекъ и отопленія, по $^3/_{20}$ куб. саж. съ десятины пахотной земли, что составитъ для раіона участка Хинценбергъ-Смильтенъ (при 88.000 дес. пахотной земли ($^3/_{20} \times 88.000 =$ $= 13.200$ куб. саж. и для раіона участка Хинценбергъ-Пуйкельнъ (при 42.000 дес. пахотной земли) — $^3/_{20} \times 42.000 = 6.300$ куб. саж. Такимъ образомъ количество свободнаго для вывоза лѣса опредѣлится для участка Хинценбергъ-Смильтенъ въ $45.000 - 13.200 = 31.800$ куб. саж. или 9.540.000 пудовъ [1]) и для участка Хинценбергъ-Пуйкельнъ въ $14.000 - 6.300 = 7.700$ куб. саж. или 2.310.000 пуд.

Это количество на участкѣ Хинценбергъ-Смильтенъ на первое время по открытіи движенія слѣдуетъ считать значительно ниже дѣйствительнаго, такъ какъ, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, лѣсъ здѣсь

---

[1]) Вѣсъ массы дерева въ кубической сажени принимается въ 300 пудовъ.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

до сего времени для вывоза почти не разрабатывался, съ устройствомъ же удобнаго пути вся масса застоявшагося свободнаго лѣса пойдетъ къ вывозу и должна будетъ значительно превысить нормальное, подлежащее ежегодно вывозу, количество; но изъ осторожности это временное увеличеніе груза въ разсчетъ не принимается.

Опредѣливъ, такимъ образомъ, количество лѣса, подлежащаго вывозу по каждому изъ двухъ участковъ проектируемаго пути въ отдѣлности, сдѣлаемъ также и разсчетъ доходности отъ перевозки этихъ грузовъ отдѣльно для каждаго участка.

I. Участокъ Смильтенъ-Хинценбергъ.

Лѣсные грузы съ этого участка, въ количествѣ, какъ выше опредѣлено, около 9.540.000 пудовъ, направятся, вѣроятно, пополамъ на *Гайнашъ* въ видѣ экспортнаго строевого, пиленаго и целлулознаго лѣса и на г. *Ригу* въ видѣ дровъ, балокъ и частью пиленаго лѣса, причемъ грузъ, направляющійся на г. *Ригу,* можетъ пойти какъ чрезъ станціи Вольмаръ и Хинценбергъ по желѣзной дорогѣ, такъ и сплавомъ отъ Хинценберга по рѣкѣ Аа и Аа-Двинскому каналу. Лифляндское Общество улучшенія рѣчныхъ сообщеній предполагаетъ сдѣлать означенные каналъ и рѣку судоходными для болѣе глубоко-сидящихъ судовъ и перевозить лѣсъ въ г. *Ригу* (Мюльграбенъ) въ лайбахъ буксирными пароходами.

Въ случаѣ осуществленія упомянутаго сообщенія Хинценберга съ Мюльграбеномъ, предполагается устроить на рѣкѣ Аа у Хинценберга, за счетъ Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути, небольшую пристань и сдѣлать другія приспособленія для удобства перегрузки и проч., для каковой цѣли вносится въ расцѣночную вѣдомость 22.000 рублей.

Средній пробѣгъ всѣхъ этихъ грузовъ по проектируемому пути до одной изъ станцій его—Смильтенъ или Хинценбергъ, можно принять, исходя изъ мѣстъ расположенія лѣсовъ, въ 60 верстъ, причемъ грузъ, направляющійся къ Гайнашу, долженъ будетъ пройти еще по путямъ Общества, частью строющемуся и частью проектируемому, на разстояніи 107 (чрезъ м. Смильтенъ) или 113 верстъ (чрезъ Хинценбергъ); для простоты же разсчета примемъ этотъ пробѣгъ, въ среднемъ, въ 110 верстъ и тогда получимъ, что весь лѣсной грузъ, направляющійся съ участка Смильтенъ-Хинценбергъ на Гайнашъ, пройдетъ по путямъ Общества на разстояніи до 170 верстъ.

Что же касается груза, направляющагося на городъ Ригу черезъ м. Смильтенъ и г. Вольмаръ, то таковой, сверхъ 60 вер., долженъ будетъ пройдти по строющемуся уже пути (отъ м. Смильтена до г. Воль-

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

мара) на растояніи 30 верстъ, что однако, для упрощенія разсчета, мы принимать во вниманіе не будемъ.

Если предположить затѣмъ, что весь лѣсной грузъ, направляющійся къ Гайнашу и идущій по путямъ Общества на протяженіи 170 верстъ, раздѣлится пополамъ на грузы I и III категорій, что весьма вѣроятно[1]), то получимъ, при тарифной ставкѣ для грузовъ I категоріи въ 4.80 коп. съ пуда и для грузовъ III-ей категоріи въ 2.15 коп. за все разстояніе, слѣдующую выручку отъ этихъ перевозокъ:

$$4.80 \times 2.385.000 + 2.15 \times 2.385.000 = 114.480 +$$
$$+ 51.277 \text{ р.} = 165.757 \text{ рублей.}$$

Предполагая такое же самое раздѣленіе по категоріямъ и для грузовъ, направляющихся чрезъ г. Вольмаръ или Хинценбергъ на городъ Ригу и идущихъ, какъ выше принято, по новымъ путямъ Общества на протяженіи только 60 верстъ, получимъ, при тарифной ставкѣ для I категоріи $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты или 2 коп. за все протяженіе и для III категоріи—въ $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты или $1^1/_2$ коп. за все протяженіе, слѣдующую выручку отъ перевозки этихъ грузовъ.

$$2 \times 2.385.000 + 1^1/_2 \text{ к.} \times 2.385.000 = 47.700 +$$
$$+ 35.775 = 83.475 \text{ рублей.}$$

II. Участокъ Хинценбергъ-Лапьеръ.

Общее количество лѣсныхъ грузовъ, ожидаемыхъ къ перевозкѣ съ даннаго участка, опредѣляется, какъ выше сказано, въ 2.310.000 пудовъ и раздѣлится, вѣроятно, почти поровну на дрова, которыя направятся отъ Хинценберга или по желѣзной дорогѣ, или же сплавомъ по рѣкѣ Аа и Аа-Двинскому каналу, на городъ Ригу и пройдутъ, въ среднемъ, по проектируемому пути на разстояніи до 30 верстъ, и на целлулозный лѣсъ, который направится на Гайнашъ и пройдетъ по проектируемому пути также на среднемъ разстояніи въ 30 верстъ и затѣмъ по строющемуся уже пути отъ Пуйкельна до Гайнаша на разстояніи 40 верстъ, или всего на разстояніи 70 верстъ.

Принимая тарифную ставку для дровъ на 30 верстъ въ 0.75 коп. съ пуда и для целлулознаго лѣса на 70 вер., въ 1.15 коп. съ пуда за все указанное разстояніе, получимъ слѣдующую предполагаемую выручку отъ перевозки лѣса на этомъ участкѣ:

$$0{,}75 \times 1.155.000 + 1.15 \times 1.155.000 = 8.662 \text{ руб.} —$$
$$+ 13.282 \text{ р.} = 21.944 \text{ рубля.}$$

---

[1]) Грузы II категоріи могутъ быть только въ незначительномъ количествѣ и мы ихъ въ разсчетъ не принимаемъ.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

Такимъ образомъ, отъ предполагаемой перевозки всѣхъ лѣсныхъ грузовъ ожидается слѣдующая выручка:

$$165.757 + 83.475 + 21.944 = 271.176 \text{ рублей.}$$

III. Грузы фабричнаго и заводскаго производства.

а) Грузы Лемзальской фабрики войлочныхъ издѣлій, вывозимые и ввозимые.

По имѣющимся даннымъ, Лемзальская фабрика войлочныхъ издѣлій отпускаетъ въ годъ своихъ издѣлій въ города: Москву, Ригу, Одессу, Варшаву, Кіевъ, и др. на сумму, какъ выше сказано, около 1.000.000 рублей или въ количествѣ около 70.000 пудовъ.

Весь этотъ грузъ обязательно долженъ будетъ идти или полностью по вновь проектируемому пути отъ г. Лемзаля до Хинценберга на разстояніи 53 верстъ, или же частью по проектируемому пути отъ г. Лемзаля до Пуйкельна (20 вер.) и затѣмъ по строющемуся Вольмарскому пути на г. Вольмаръ (37 верстъ) (или Гайнашъ) (40 верстъ), т. е. всего на разстояніи 57 или 60 верстъ; для упрощенія же разсчета мы примемъ пробѣгъ этого груза во всѣхъ направленіяхъ только въ 53 версты.

Та же фабрика получаетъ изъ за границы до 30.000 пуд. въ годъ сырой шерсти, которая идетъ теперь чрезъ г. Ригу и Хинценбергъ и должна будетъ пройти затѣмъ, слѣдовательно, по пути Общества на разстояніи также 53 верстъ отъ Хинценберга до г. Лемзаля. Такимъ образомъ, готовые товары войлочной фабрики и сырой матеріалъ для нея дадутъ въ общемъ груза до 100.000 пудовъ, съ перевозкой на разстояніи 53 верстъ.

Принимая стоимость провоза войлочныхъ издѣлій и шерсти по тарифу, установленному для Вольмарскаго подъѣзднаго пути, въ $^1/_{10}$ коп. съ пуда и версты, получимъ слѣдующую стоимость провоза всего разсматриваемаго груза.

$$^1/_{10} \times 53 \times 100.000 = 5.300 \text{ рублей.}$$

Затѣмъ указанная фабрика получаетъ ежегодно до 60.000 пудовъ химическихъ товаровъ, красокъ, машиннаго масла, машинныхъ частей, бумаги и проч., каковой грузъ, идущій также главнымъ образомъ изъ города *Риги,* пойдетъ по пути Общества также на протяженіи 53 верстъ.

Если принять стоимость провоза одного пуда этихъ грузовъ на все разстояніе въ среднемъ въ 5 коп., то отъ перевозки всѣхъ грузовъ получится выручка въ

$$5 \times 60.000 = 3.000 \text{ рублей.}$$

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

Кромѣ того, эта фабрика получаетъ нынѣ въ годъ до 140.000 пудовъ каменнаго угля, доставляемаго теперь гужемъ какъ изъ Хинценберга, такъ и изъ небольшого порта *Пернигель*. Съ постройкой желѣзной дороги уголь долженъ будетъ пойти, вѣроятно, полностью чрезъ Гайнашъ и Общество получитъ, такимъ образомъ, до 140 000 пудовъ каменнаго угля для перевозки на протяженіи 60 верстъ (Гайнашъ-Лемзаль), что дастъ выручки, считая также по установленному для Вольмарскаго подъѣзднаго пути тарифу,

$$^1/_{24} \times 60 \times 140.000 = 3.500 \text{ рублей.}$$

Такимъ образомъ грузы войлочной фабрики дадутъ дохода до

$$5.300 + 3.000 + 3.500 = 11.800 \text{ рублей.}$$

Грузы разныхъ другихъ фабрикъ и заводовъ.

По проектируемому пути пойдетъ въ обслуживаемый имъ раіонъ пиво съ заводовъ Кокенгофъ, Хинценбергъ и другихъ, производящихъ ежегодно около 900.000 ведеръ пива, изъ коихъ 350.000 ведеръ расходится въ раіонѣ проектируемаго пути. Означенное количество пива направится частью по строющемуся и частью по проектируемому пути въ среднемъ на разстояніи не менѣе 60 верстъ, что при тарифѣ $^1/_{12}$ съ пуда и версты дастъ въ годъ

$$^1/_{12} \times 60 \times 350.000 = 17.500 \text{ рублей.}$$

Кромѣ того обратная перевозка пивныхъ бочекъ дастъ также извѣстный доходъ, который однако, изъ осторожности, въ разсчетъ принимать не будемъ.

Далѣе пойдетъ по проектируемому пути спиртъ и водочныя издѣлія съ заводовъ Набенъ, Видришъ, Аллашъ и Дростенгофъ, но въ виду невозможности опредѣлить теперь съ достаточной точностью какъ количество этихъ грузовъ, такъ и разстояніе ихъ перевозки, мы ихъ въ разсчетъ принимать не будемъ.

Такимъ образомъ отъ перевозки грузовъ фабричнаго производства можно ожидать годовой выручки въ

$$11.800 + 17.500 = 29.300 \text{ рублей.}$$

Г. Разсчетъ доходности отъ перевозки пассажировъ.

Принимая въ основаніе для опредѣленія доходности проектируемаго пути отъ пассажирскаго движенія тотъ же разсчетъ, который былъ принятъ для линіи Смильтенъ - Гайнашъ, т. е. въ среднемъ 1.000 пассажировъ на версту пути и среднюю сто-

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

имость проѣзда въ вагонахъ II и III-го классовъ въ 80 коп., ожидаемый отъ пассажирскаго движенія доходъ опредѣлится въ

$$80 \times 1.000 \times 222 = 177.600 \text{ рублей.}$$

Здѣсь Правленіе позволяетъ себѣ добавить, что при разсчетѣ доходности отъ пассажирскаго движенія было принято во вниманіе не только передвиженіе по проектируемому пути мѣстнаго населенія даннаго раіона, но и передвиженіе части латышскаго населенія города *Риги* (до 200.000 человѣкъ) происходящаго главнымъ образомъ изъ раіона проектируемаго пути и весьма часто, въ особенности въ праздничное время, посѣщающаго свою родину. Въ виду сего число пассажировъ на версту пути могло быть принято и болѣе 1.000 человѣкъ, но изъ осторожности взята прежняя цифра.

Общій итогъ доходности проектируемаго пути.

Подводя общій итогъ предполагаемой доходности какъ вновь проектируемаго пути, такъ и увеличенія доходности строющагося пути вслѣдствіе перевозки по немъ грузовъ изъ раіона и въ раіонъ проектируемаго пути, получимъ:

	Рубли.
1) доходность отъ перевозки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ	279.600
2) тоже отъ грузовъ, ввозимыхъ для надобностей сельско-хозяйственной промышленности	93.600
3) тоже лѣсныхъ грузовъ	271.176
4) тоже грузовъ фабричнаго производства	29.300
5) тоже отъ перевозки пассажировъ . . .	177.600
Всего	851.276

или округленно 851.000 рублей, а съ добавленіемъ сюда доходовъ отъ разныхъ сборовъ, какъ то за нагрузку, выгрузку, взвѣшиваніе и проч., принимая размѣръ этихъ сборовъ только въ 8% [1]) отъ стоимости провоза, т. е. въ суммѣ около 68.000 рублей, получимъ, что весь валовой доходъ составитъ:

$$851.000 + 68.000 = 919.000 \text{ рублей.}$$

Опредѣливъ, такимъ образомъ, предполагаемую доходность Общества отъ эксплоатаціи проектируемаго пути, переходимъ къ опредѣленію эксплоатаціонныхъ расходовъ, какіе будутъ вызваны эксплоатаціей этого пути.

---

[1]) Для Вольмарскаго пути размѣръ этихъ сборовъ былъ принятъ въ 12%, теперь же принимаемъ только 8% въ виду того, что въ разсчетѣ доходности принята также и перевозка части ихъ по строющемуся пути.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

Въ разсчетѣ доходности Вольмарскаго подъѣзднаго пути коэффиціентъ эксплоатаціонныхъ расходовъ былъ принятъ въ 60% отъ разсчитанной доходности.

Если въ данномъ случаѣ принять тотъ же коэффиціентъ расхода, хотя разходъ на администрацію будетъ нѣсколько ниже, то эксплоатаціонные расходы опредѣлятся въ

$$919.000 \times 60\% = 551.400 \text{ рублей.}$$

На семъ основаніи чистый доходъ отъ эксплоатаціи проектируемаго пути и увеличенія движенія по строющемуся пути опредѣлится въ

$$919.000 - 551.400 = 367.600 \text{ рублей.}$$

Строительная стоимость проектируемаго пути, согласно предварительной расцѣночной вѣдомости, со всѣми расходами по реализаціи капитала, составляетъ округленно 6.620.000 рублей. (т. 30.000 на Вер

Здѣсь Правленіе считаетъ долгомъ указать, что въ расцѣночную вѣдомость на сооруженіе проектируемаго пути, кромѣ суммы въ 22.000 рублей на устройство пристани въ Хинценбергѣ, включена также сумма въ 111.000 рублей на оборудованіе гавани въ *Гайнашъ*, надлежащее оборудованіе каковой является главнѣйшимъ условіемъ привлеченія къ ней большаго количества грузовъ и слѣдовательно большаго увеличенія доходности Общества. Сумма эта является дополнительной къ имѣющейся по расцѣночной вѣдомости на сооруженіе Вольмарскаго пути суммѣ 80.000 рублей, вмѣстѣ съ каковой она составитъ сумму, потребную на соединеніе подъѣзднаго пути съ имѣющимся въ *Гайнашъ* казеннымъ волноломомъ, на что получено уже разрѣшеніе Министерства Торговли и Промышленности.

Соединеніе это проектируется съ цѣлью подачи вагоновъ на волноломъ для болѣе удобной перегрузки товаровъ на пароходы и обратно.

Для образованія строительнаго капитала предполагается выпустить на 520.000 рублей негарантированныхъ Правительствомъ акцій, остальную же сумму 6.100.000 рублей покрыть выпускомъ 5% облигацій, считая, что реализація будетъ произведена по тому же курсу, какъ и для Вольмарскаго пути, т. е. по 85 за 100.

Принимая во вниманіе ходъ подписки на акціи до сего времени (имѣется уже подписей болѣе чѣмъ на 400.000 р.), можно смѣло сказать, что необходимый акціонерный капиталъ будетъ реализованъ безъ всякаго затрудненія, причемъ почти всѣ акціи будутъ распредѣлены между крупными и мелкими землевладѣльцами тяготѣющаго къ проектируемому пути раіона.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

Подводя итогъ всего вышесказаннаго, получимъ:

	Рубли.
Общій доходъ отъ эксплоатаціи проектируемаго пути составитъ, какъ выше было опредѣлено	367.600
Отчисляя изъ этого чистаго дохода въ запасный капиталъ 2% или	7.352
На уплату %% и погашенія по облигаціямъ	311.100
Или всего .	318.452
Получимъ свободный остатокъ или чистую прибыль для выдачи дивиденда по акціямъ	49.148

что составитъ около $9^1/_2$% на акціонерный капиталъ.

Въ заключеніе Правленіе считаетъ еще необходимымъ сказать, что проектируемая линія имѣетъ весьма важное значеніе не только для Общества, но также и для всего обслуживаемаго раіона, на что указывается въ выданномъ Господиномъ Лифляндскимъ Губернаторомъ 5-го мая 1911 года за № 5098 удостовѣреніи (см. приложеніе), въ коемъ сказано, между прочимъ, что „сооруженіе проектируемыхъ линій явилось бы для подлежащихъ раіоновъ во всѣхъ отношеніяхъ весьма желательнымъ и цѣлесообразнымъ“.

На важность проектируемой линіи для даннаго раіона можетъ указать также и то обстоятельство, что Лифляндскій Ландтагъ, въ послѣднемъ своемъ засѣданіи, высказался принципіально за принятіе на счетъ Дворянства гарантіи въ уплатѣ %% по облигаціямъ за время сооруженія проектируемаго пути.

scan by D.Fokin
www.aroundspb.ru

М. В. Д.

ЛИФЛЯНДСКІЙ

ГУБЕРНАТОРЪ

По канцеляріи

№ 5098

Мая 5 дня 1911 г.

г. **РИГА.**

Копія.

Удостовѣреніе.

Дано сіе за подписью моею и съ приложеніемъ казенной печати Правленію Общества Вольмарскаго подъѣзднаго пути, для представленія въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ при ходатайствѣ о разрѣшеніи расширить предпріятіе Общества путемъ сооруженія новой линіи отъ ст. Лапьеръ Смильтенъ-Гайнашской линіи черезъ городъ Лемзаль и ст. Хинценбергъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ до Альтъ-Пебальгъ и продолженіе Смильтенской линіи до Ней-Пебальгъ, въ удостовѣреніе того

1) что линіей, проектируемой отъ ст. Лапьеръ черезъ Лемзаль и Хинценбергъ до Альтъ-Пебальгъ, будутъ обслуживаться интересы весьма значительнаго количества крупныхъ и мелкихъ землевладѣльцевъ Рижскаго и Венденскаго уѣздовъ;

2) что сооруженіе этой линіи и продолженіе Смильтенской до Ней-Пебальгъ вполнѣ удовлетворило бы потребностямъ густо населенныхъ, съ хорошо развитою сельско-хозяйственною промышленностью раіоновъ, совершенно необслуживаемыхъ теперь подъѣздными путями;

3) что проведеніе указанныхъ двухъ линій дало бы выходъ къ портамъ Рижскому и Гайнашскому большимъ лѣснымъ богатствамъ даннаго раіона, неимѣющимъ теперь почти никакого сбыта за отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ;

4) что проведеніе желѣзнодорожной линіи чрезъ Лемзаль весьма желательно въ интересахъ города, ведущаго значительную торговлю произведеніями фабрики войлочныхъ издѣлій и неимѣющаго теперь удобныхъ путей сообщенія.

Въ виду изложеннаго сооруженіе проектируемыхъ линій явилось бы для подлежащихъ раіоновъ во всѣхъ отношеніяхъ весьма желательнымъ и цѣлесообразнымъ.

119595
ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛІОТЕКА
7Б682
27/X 22

Подлинное удостовѣреніе подписалъ:

Губернаторъ, Гофмейстеръ Двора Его Императорскаго Величества *Звегинцовъ*.

(М. П.).

Скрѣпилъ:

Правитель Канцеляріи (под.) *Ильинскій*.

Народного Комиссариата
ЦЕНТРАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА.

Тип. Ц. КРАИЗЪ, Театральная пл., 4.