

150
136

293

Покорнейше просимъ возвратити съ мнѣ-
шими послѣдовать замѣчаніямъ не можемъ
14^{го} Августа 1913 г.

ПРОВЕРЕНО
19
ПРОВЕРЕНО
1960 г.
385.4
ПРОВЕРЕНО
1948 г.

Журналъ

ДЕПОЗИТНОЕ
ХРАНЕНИЕ
ЦЕНТРАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
СООБЩЕНИЯ

Комисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соору-
женіи Верхне-Волжской желѣзной дороги (Кашинъ-Новки и Саве-
лово-Угличъ).

ГО. МАРС. ОБЩЕСТВО
БИБЛИОТЕКА
84678

385(01)

P-76

Засѣданіе 28 мая 1913 года.

БИБЛИОТЕКА
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНІЯ
ИМУЩЕСТВЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Предсѣдательствовалъ:

Директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ тайн. сов. *Гіацинтовъ.*

Присутствовали:

а) Члены комисіи:

- Отъ Министерства Путей Сообщенія { тайн. сов. *Ястржембскій.*
д. ст. сов. *Сенявинъ.*
д. ст. сов. *Червинскій.*
надв. сов. *Успенскій.*
- Отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ { д. ст. сов. *Вишняковъ.*
надв. сов. *Виноградовъ.*
надв. сов. *Меморскій.*
- Отъ Военнаго Министерства ген.-маіоръ *Ронжинъ.*
- Отъ Министерства ИМПЕРАТОРСКАГО Двора и { въ званіи Камергера Высочай-
Удѣловъ шаго Двора д. ст. сов. *Панчу-
лидзеъ.*
- Отъ Министерства Торговли и Промышленности . . { д. ст. сов. *Варзаръ.*
д. ст. сов. *Бьлелюбскій.*
- Отъ Главнаго Управленія Землеустр. и Землед. . . тайн. сов. *Шульцъ.*
- Отъ Государственнаго Контроля { д. ст. сов. *Кушинниковъ.*
д. ст. сов. *Мейерскій.*
- Отъ Министерства Финансовъ { д. ст. сов. *Загорскій.*
д. ст. сов. *Старышевскій.*
д. ст. сов. *Оппенгеймъ.*

548611
119873

385(01)

P-76

www.aroundsp.ru
scan by D. Fokin

б) Приглашенные и командированные лица.

Отъ Лѣснаго Департамента д. ст. сов. *Назаровъ.*

Отъ Правленія Общества Моск.-Винд. Рыб. ж. д. *К. П. Лазаревъ.*

„ „ „ Моск.-Казанской ж. д. *В. А. Германовичъ.*

Отъ гор. Калязина и его уѣзда { Членъ Государственной Думы,
Калязинскій, Уѣздный Предводи-
тель Дворянства *Н. П. Шубин-*
ской, Городской Голова *И. А. Коров-*
кинъ, Предсѣдатель Уѣздной Зем-
ской Управы *А. Д. Костомаровъ.*

Отъ г. Кашина и его уѣзда { Городской Голова *А. П. Доро-*
гутинъ.
Гласный Гор. Думы *М. Я. Не-*
клюдовъ.
Предсѣд. Уѣздн. Земской Управы
С. Д. Кожинъ.

Отъ гор. Углича Гор. Голова *А. К. Посновъ.*

Отъ гор. Суздаля { Гор. Голова *М. А. Головашкинъ.*
Гласный Гор. Думы *М. И. По-*
меранцевъ.

Отъ села Заозерья (Угличскаго уѣзда) { *В. А. Дорофьевъ, Ф. А. Наумовъ*
и Н. Н. Селянинъ.

Отъ Владимірской Уѣздн. Земск. Управы *П. И. Неволинъ.*

Отъ Юрьевского уѣзда { Членъ Государственной Думы,
Юрьевскій Уѣздный Предводитель
Дворянства кн. *Б. А. Голицынъ.*

в) Предприниматели:

Н. М. Андреевъ, Н. В. Бѣляевъ, Ф. Н. Мамонтовъ и И. О. Курлюковъ.

Дѣлопроизводитель Комиссіи колл. сов. *Друри.*

Изложеніе дѣла.

Въ засѣданіи 28-го мая сего 1913 года Комиссіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ вторично разсмотрѣнъ вопросъ о сооруженіи Верхне-Волжской желѣзной дороги.

При первоначальномъ разсмотрѣніи названнаго проекта въ іюнѣ 1912 года въ составъ его входила линія отъ ст. Завидово, Николаевской жел. дороги, черезъ ст. Савелово, Калязинъ, Переславль до ст. Берендѣево, Сѣверныхъ жел. дорогъ, съ вѣтвью отъ Калязина до г. Углича, общимъ протяженіемъ въ 291 версту и стоимостью около 20.000.000 рублей. Проектъ этотъ принадлежалъ группѣ предпринимателей, въ составъ коей входили дворянинъ Н. М. Андреевъ, дворянинъ Н. В. Бѣляевъ, инж. пут. сообщ. Ѳ. Н. Мамонтовъ, почетный гражданинъ г. Переславля Залѣскаго Л. С. Павловъ, потомственный почетный гражданинъ Н. В. Поповъ и почетный гражданинъ г. Углича Л. Ф. Соловьевъ.

Комиссія, обсудивъ ходатайство предпринимателей и признавая въ принципѣ желательнымъ сооруженіе лишь части намѣченной линіи, именно Савелово - Калязинъ - Угличъ, тѣмъ не менѣе за отсутствіемъ техническихъ изысканій оставила вопросъ о сооруженіи поименованной линіи открытымъ впредь до представленія болѣе подробныхъ данныхъ о финансовыхъ и техническихъ условіяхъ осуществленія предпріятія и его доходности.

Нынѣ, та же группа предпринимателей, изъ коей только выбыли гг. Соловьевъ и Поповъ, а вступили личный почетный гражданинъ И. О. Курлюковъ и (послѣ разсмотрѣнія вопроса въ Комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ) генераль-маіоръ А. А. Рейнботъ, возбудила ходатайство о представленіи ей права сооруженія и эксплуатаціи Верхне-Волжской жел. дороги, представляющей собою измѣненную и болѣе развитую трассу въ направленіи отъ г. Кашина, черезъ Калязинъ до ст. Новки, Московско-Нижегородской жел. дороги (239 верстъ), съ двумя вѣтвями отъ г. Калязина: къ ст. Савелово, Сѣверныхъ жел. дор. (50 вер.) и къ гор. Угличу (43 версты). Изъ представленныхъ предпринимателями данныхъ усматривается, что при выборѣ указаннаго начертанія ли-

ніи они руководствовались тѣми соображеніями, что при настоящей своей трассѣ линія проектирована въ промышленной мѣстности, съ густымъ населеніемъ и во всей совокупности, помимо крупнаго мѣстнаго значенія, имѣетъ несомнѣнные признаки линіи государственно-экономическаго значенія. Дѣйствительно, она соединяетъ минуя Москву и сокращая разстоянія, С.-Петербургъ съ Нижнимъ-Новгородомъ и его раіономъ, а по пути и съ Владимірскимъ раіономъ, создавая возможность болѣе дешевой, быстрой и удобной доставки въ С.-Петербургъ сырья и полученія оттуда предметовъ фабрично-заводской промышленности. Затѣмъ, обслуживая близкій къ Москвѣ раіонъ, въ сѣверной своей части лѣсистый, проектируемая жел. дорога обезпечитъ во всей этой мѣстности обширную разработку лѣсовъ и еще большее развитіе промышленности, предоставляя мѣстному населенію постоянный заработокъ на мѣстѣ и тѣмъ избавляя его въ значительной мѣрѣ отъ необходимости изъ года въ годъ искать заработка на сторонѣ.

Изъ представленной предпринимателями записки усматриваются нижеслѣдующіе результаты эксплуатаціи дороги:

Протяженіе	332 в.
Общій грузооборотъ	52.953 тыс. п.
въ томъ числѣ по отправленію	30.477 „ „
» прибытію	11.754 „ „
» транзиту	6.499 „ „
» мѣстн. сообщ.	4.223 „ „
Валовой доходъ	2.690.592 руб.
въ томъ числѣ: по отправленію	898.642 „
„ прибытію	421.038 „
„ транзиту	450.331 „
„ мѣстн. сообщен.	156.251 „
Доходъ отъ пассажирск. движ. и проч. доходы . .	764.330 „
Расходы эксплуатаціи	1.462.321 „
Чистый доходъ	1.228.271 „
Коэффициентъ эксплуатаціи 54 ⁰ / ₀ .	
Отчисленіе въ запасный капиталъ	24.565 „
Остатокъ чистаго дохода	1.203.706 „
Строительный капиталъ	20.444.800 р. нар.
въ томъ числѣ: акцій	2.449.300 „ „
4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀ -ныя негарантированныхъ облигац. .	22.492.800 „ „
Ежегодныхъ платежей	991.958 „ дѣйс.
Чистая прибыль	182.872 „ „
т. е. 7,5 ⁰ / ₀ на акціонерный капиталъ.	

Предприниматели имѣютъ въ виду образовать акціонерное общество на обычныхъ основаніяхъ включаемыхъ въ послѣднеутвержденные уставы желѣзнодорожныхъ обществъ съ дарованіемъ облигаціямъ общества Правительственной гарантіи и съ установленіемъ отношенія акціонернаго капитала къ облигаціонному, какъ одинъ къ девяти.

Сужденія Комиссіи.

Обратившись къ разсмотрѣнію вопроса о сооруже-
женіи Верхне-Волжской жел. дороги, Комиссія вы-
слушала докладъ дѣлопроизводства, согласно кото-
рому общій грузооборотъ линіи, исчисленный пред-
принимателями въ 52.953 тыс. пудовъ съ выручкою
въ 1.926.262 руб., былъ сокращенъ до 44.929 т. пуд.
съ валовою выручкою 1.612.044 рубля.

Указанное измѣненіе, выразившееся въ цифрѣ
около 8 милл. пудовъ, получилось вслѣдствіе со-
кращенія количества отправляемыхъ съ линіи лѣс-
ныхъ грузовъ съ 20 милл. пудовъ до 12 милл. пуд.
въ годъ. Если примѣнить для опредѣленія предпола-
гаемаго количества лѣсныхъ грузовъ поперстныя
коэффициенты отправокъ съ ближайшихъ участковъ
сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, то для названныхъ
грузовъ получится слѣдующій выводъ:

Участокъ Савелово-Дмитровъ (60 в.) отправилъ:

Досокъ	199.000 пуд., на версту 3.317 пуд.
Прочихъ грузовъ:	
дерева I категоріи	399.000 " " " 6.650 "
" II "	286.000 " " " 4.767 "
дровъ	2.115.000 " " " 35.250 "
<hr/>	
Итого	49.984 пуд.

Участокъ Семибратово-Рязанцево (70 в.):

досокъ	1.065.000 пуд., на версту 15.214 пуд.
прочихъ грузовъ:	
дерева I категоріи	360.000 " " " 5.142 "
" II "	162.000 " " " 2.314 "
дровъ	644.000 " " " 9.200 "
<hr/>	
Итого	31.870 пуд.

Участокъ Тейково - Старково (56 в.) отправилъ
лѣсныхъ грузовъ II категоріи 37.000 пудовъ, на
версту 560 пудовъ, и дровъ 450.000 пудовъ на версту
8.035 пуд.

Участки же Сонково—Кашинъ, т. е. собственно
Кашинъ и Новки-Боголюбово нуждаются въ привоз-
номъ лѣсѣ; въ Кашинъ, напр., въ 1910 году при-
было 120 тыс. пудовъ дровъ.

При примѣненіи означенныхъ коэффициентовъ къ
участкамъ проектируемой линіи, по отдѣльнымъ ея
раіонамъ, отправки всѣхъ лѣсныхъ грузовъ выра-
зятся: на участкѣ Савелово - Угличъ (93 в.) и Ка-
шинъ - Солба (78 в.) всего 171 верста, отправленіе
составитъ 8.550 тыс. пуд., а на участкѣ Солба - Гав-
риловскій Посадъ всего 86 верстъ, отправленіе со-
ставитъ 2.752 тыс. пудовъ, а всего свыше 11 милл.
пудовъ или кругло 12 милл. пудовъ, каковое коли-
чество и включено дѣлопроизводствомъ въ грузо-
оборотъ дороги. Измѣненіе количества лѣсныхъ гру-
зовъ выразилось сокращеніемъ выручки на 237 тыс.
рублей. Кромѣ того сдѣланы менѣе значительныя из-

мѣненія въ количествѣ и въ прочихъ грузахъ, которыя дали сокращеніе около 97 тыс. рублей. Такимъ образомъ общее сокращеніе валового дохода отъ грузовъ отправленія составитъ 334 тыс. рублей. Для грузовъ прибытія сдѣланы нѣкоторыя исправленія въ тарификаціи отдѣльныхъ грузовъ, выразившееся сокращеніемъ валовой выручки на 16 тыс. руб. Количество транзитныхъ грузовъ по провѣркѣ количества ожидаемыхъ перевозокъ должно быть увеличено съ 6.499 тыс. пудовъ до 7.904 тыс. пудовъ съ увеличеніемъ валовой выручки на 24 тыс. руб. Такимъ образомъ общее сокращеніе валового дохода выражается суммою (сокращеній на 334 т. руб. + 16 тыс. руб. и увеличеній на 12 т. р. + 23 т. р. =) 315 тыс. рублей и валовой доходъ отъ грузового движенія выразился суммой 1.612 тыс. рублей.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія и грузовъ былъ увеличенъ въ подсчетахъ дѣлопроизводства до 4.000 р. на версту, исходя изъ того соображенія, что линія пролегаетъ въ густонаселенныхъ примосковскомъ и частью въ Ивановскомъ районахъ, на сосѣднихъ линіяхъ доходъ этотъ достигаетъ въ среднемъ около 4.200 руб. на версту. Прочіе доходы приняты въ обычныхъ размѣрахъ, а именно—отъ перевозки почты 102 руб., прочіе сборы 200 руб. съ версты, и весь валовой доходъ опредѣлился въ суммѣ 3.040 тыс. рублей, т. е. 9.097 р. на версту.

Расходы эксплуатаціи, независящіе отъ движенія, считая по 2000 руб. на версту, исчислены дѣлопроизводствомъ въ 664.000 рублей. Расходы же зависящіе отъ движенія были установлены, исходя изъ тѣхъ предположеній, что средняя нагрузка поѣзда будетъ 16.000 пудовъ. Пассажирское движеніе намѣчено въ 4 пары поѣздовъ и хозяйственное движеніе въ размѣрѣ 5⁰/₀ отъ общаго количества поѣздовъ верстъ.

Расходы, зависящіе отъ движенія, исчислены въ 1.053.284 руб. при 1.341.346 поѣздоверстахъ и при 80 коп. съ поѣздоверсты и общая сумма расходовъ, включая 5⁰/₀-ный купонный налогъ въ 49.598 руб., опредѣлилась такимъ образомъ въ 1.766.882 руб. что составляетъ 58,9⁰/₀ отъ валового дохода предприятия. Отсюда чистый доходъ по эксплуатаціи предприятия получился въ размѣрѣ (3.040.308 р. — 1.766.882 р. =) 1.273.426 р., а за отчисленіемъ 2⁰/₀ въ запасный капиталъ остатокъ чистаго дохода составитъ 1.247.958 р.

Предпринимателями была заявлена стоимость линіи въ суммѣ 20.444.415 руб. Принимая реализацію по 91 за 100 и прибавляя 4,5⁰/₀ на акціи и 7,09⁰/₀ на облигаціи за время постройки (намѣчаемаго въ 3 года), а также на расходы по выпуску акцій 0,25⁰/₀ и облигацій 0,75⁰/₀, нарицательный капиталъ исчисляется въ 24.492.800 руб., въ составъ коей вхо-

дить акцій (1/10) 2.449.300 и 9/10 облигацій 22.043.500. На платежи по облигаціонному капиталу потребуется 991.958 руб., а слѣдовательно за покрытіемъ этихъ платежей чистая прибыль составитъ $(1.247.958 - 991.958 =)$ 256.000 р.

Въ отношеніи вліянія, оказываемаго проектируемою линіею на существующую сѣть желѣзныхъ дорогъ, надлежитъ указать что Верхне-Волжская жел. дорога снимаетъ часть грузовъ Николаевской и Московско-Нижегородской жел. дороги и Сѣверныхъ дорогъ, что выразится уменьшеніемъ чистаго дохода названныхъ дорогъ на сумму 528.473 руб. (Приложеніе IV), а вмѣстѣ съ тѣмъ, передавая часть отвлеченныхъ грузовъ на уч. Бологое - Сонково, Московско - Виндаво-Рыбинской жел. дороги, увеличить чистую доходность сей послѣдней на 187.493 руб. и такимъ образомъ общее уменьшеніе доходности сѣти выразится суммой въ 340.980 рублей.

Что же касается указанныхъ убытковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, то надлежитъ принять во вниманіе, что проектируемая желѣзная дорога даетъ цѣлый рядъ новыхъ грузовъ, которые до настоящаго времени не находили себѣ удобнаго и дешеваго выхода на такой сравнительно близкій и крупный потребительный и распредѣлительный центръ какъ Москва. Такихъ грузовъ, по подсчетамъ дѣлопроизводства, можно ожидать около 17 милл. пудовъ со среднимъ пробѣгомъ по Сѣвернымъ дорогамъ отъ Беклемишево и Гавриловъ Посадъ до Москвы около 200 верстъ. Валовой доходъ отъ этихъ перевозокъ, при средней ставкѣ въ $\frac{1}{44}$ коп., составитъ 775.148 руб., а исключивъ эксплуатаціонные расходы (по $\frac{1}{125}$) въ суммѣ 272.640 руб., чистое увеличеніе доходности Сѣверныхъ жел. дорогъ можетъ выразиться суммою около 503 тыс. руб. т. е. суммою почти балансирующею съ указанною выше потерю казенныхъ дорогъ въ 528 т. рублей.

По выслушаніи доклада дѣлопроизводства, Предсѣдатель Комиссіи предложилъ высказать свои заявленія предпринимателямъ, представителямъ мѣстныхъ интересовъ и представителямъ заинтересованныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Одинъ изъ предпринимателей дворянинъ Н. М. Андреевъ, отмѣтилъ что крупное мѣстное значеніе намѣченныхъ линій уже признано Комиссіею въ прошломъ году, какъ равнымъ образомъ признана и вполне назрѣвшая необходимость ихъ скорѣйшаго сооруженія. Признаки государственно-экономическаго значенія желѣзнодорожныхъ линій исчерпывающимъ образомъ нигдѣ не указаны и, потому, въ этомъ отношеніи представляется полный просторъ для сужденій. Государственно-экономическое значеніе линій предприниматели видятъ въ близости этихъ дорогъ къ Москвѣ, въ проведеніи ихъ въ оживленной промышленной

мѣстности, съ густымъ и предприимчивымъ населеніемъ, занимающимъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Имперіи по духу своему и коммерческой иниціативѣ. Сверхъ сего Верхне-Волжская жел. дорога приближаетъ Петербургъ къ Нижнему-Новгороду и къ промышленному Владимірскому району, открывая возможность болѣе дешеваго и быстрого обмѣна съ С.-Петербургомъ сырья и предметовъ фабрично-заводской промышленности. При этомъ линія, пересѣкая желѣзныя дороги, расходящіяся по радіусамъ отъ Москвы, образуетъ дугу большого кольца, проходящаго примѣрно въ 150 верстахъ отъ Москвы и отвѣчающаго въ извѣстной степени задачамъ окружной желѣзной дороги въ отношеніи Москвы и въ тоже время включаетъ въ составъ своего предпріятія сооруженіе высокой цѣнности въ видѣ моста черезъ р. Волгу, связывающаго рельсами Москву съ верхнимъ Заволжьемъ.

Громадное государственное-экономическое значеніе проектируемыхъ линій предприниматели усматриваютъ и въ будущемъ ихъ развитіи. Не касаясь вопроса о развитіи ихъ въ южномъ и западномъ направленіи, Н. М. Андреевъ полагаетъ, что продолженіе линіи въ восточномъ направленіи отъ Углича до Рыбинска несомнѣнно, а это повлечетъ за собой крайне важное сближеніе Рыбинскаго мукомолья съ Москвою. Въ сѣверномъ же направленіи линія имѣетъ естественное продолженіе на Кашинъ, Красный Холмъ и далѣе черезъ Устюжну, Бабаево до пересѣченія р. Свири и разрѣшенной къ постройкѣ Олонецкой жел. дороги на Петрозаводскъ, а оттуда намѣчается до Александровска на Мурманъ, — единственнаго незамерзающаго порта Россіи на открытомъ океанѣ. Линія эта намѣчена Высочайше учрежденною особою Высшей Комиссіею для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и, по произведенному предпринимателями предварительному обслѣдованію, оказалась линіею, коммерчески себя оправдывающею. Принадлежащій Обществу Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. участокъ Кашинъ-Красный Холмъ при этомъ могъ бы быть или выкупленъ Обществомъ Верхне-Волжской ж. дороги или могло бы послѣдовать особое соглашеніе о пропускѣ поѣздовъ. Наконецъ, нельзя не предусматривать возможность арендованія новымъ Обществомъ участка Москва-Савелово, казенныхъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ. Кстати, здѣсь наджить отмѣтить, что во всякомъ случаѣ съ осуществленіемъ изложеннаго плана строительства, мало-доходный въ настоящее время участокъ этотъ пріобрѣтаетъ значеніе головного участка новой магистрали Москва-Петрозаводскъ — Александровскій Портъ.

Въ отношеніи грузооборота дороги предприниматели ожидаютъ, что фактически онъ будетъ зна-

чительно больше, ибо естественный приростъ грузовъ транзита въ 3⁰/о и грузовъ прямого сообщенія около 6—8⁰/о⁰/о, составитъ ко времени открытія правильнаго движенія на линіи увеличеніе въ 12 и 24—32⁰/о⁰/о, такъ какъ поперстные коэффиціенты для подсчетовъ грузовъ на существующихъ линіяхъ принимались по даннымъ за 1910 годъ.

Наконецъ, въ отношеніи желѣзнодорожной политики Правительства, желающаго привлечь частныя капиталы въ желѣзнодорожное строительство и въ наглядное опроверженіе циркулирующихъ слуховъ о трудности нахожденія сихъ капиталовъ, Н. М. Андреевъ отъ имени предпринимателей ходатайствуетъ о сокращеніи срока для внесенія первой половины акціонернаго капитала вмѣсто обычнаго годовичнаго срока, до трехъ мѣсяцевъ со дня распубликованія устава Общества. Кромѣ того предприниматели ходатайствуютъ о включеніи въ уставъ, соотвѣтственно послѣднеутвержденнымъ уставамъ (напр. Общества Семирѣченской ж. д.), права Общества устраивать различнаго рода склады, элеваторы, подъѣздыныя пути къ нимъ и т. д.

Представитель г. Калязина и его уѣзда, членъ Государственной Думы Н. П. Шубинскій, отмѣтилъ, что при разсмотрѣніи вопроса о Верхне-Волжской жел. дорогѣ въ прошломъ году была намѣчена лишь общая идея дороги. Въ нынѣшнемъ же году идея эта получила удачный рисунокъ и блестящіе финансовыя результаты. Линія разрѣшаетъ цѣлый рядъ промышленныхъ задачъ населенія, извѣстнаго своей промышленной энергіей и коммерческой инициативой, а потому отъ такого предпріятія нельзя было ожидать иныхъ результатовъ.

При этомъ направленіе избрано настолько удачно, что оно примирило интересы всѣхъ лежащихъ на линіи или близъ нея городовъ, мѣстечекъ и селеній. Всѣ довольны и споровъ о направленіи нѣтъ — это рѣдкая особенность составленнаго предпринимателями проекта. Обстоятельство это въ связи съ финансовыми результатами предпріятія даютъ Н. П. Шубинскому твердую почву для ходатайства о сооруженіи Верхне-Волжской жел. дороги.

Всѣ остальные представители мѣстныхъ интересовъ присоединились къ сказанному, поддерживая съ своей стороны ходатайство о сооруженіи Верхне-Волжской желѣзной дороги и притомъ въ намѣченномъ предпринимателями направленіи.

Представитель Общества Московско - Виндаво - Рыбинской жел. дороги К. П. Лазаревъ заявилъ, что изъ проектируемыхъ двухъ линій Савелово - Угличъ и Кашинъ - Новки, транзитное значеніе имѣетъ только вторая линія, и Общество Московско - Виндаво - Рыбинской жел. дороги можетъ изъ

этого транзита главнымъ образомъ интересоваться той его частью, которая направляется черезъ Бологое, т. е. на Петербургъ и Ревель со станцій: на участкѣ Второво-Нижній, Московско-Нижегородской дороги, а также на участкѣ Ковровъ-Климово, той же дороги.

Нижній Новгородъ становится, благодаря линіи Кашинъ-Новки ближе къ Петербургу—на 46 верстъ, а къ Ревелю—на 45. Равнымъ образомъ приближаются: ст. Климово, Московско-Нижегородской, — на 43 вер.: ст. Боголюбово, этой же дороги, — на 7 верстъ; Балакирево, Сѣверныхъ дорогъ, — на 29 верстъ; Бавлены этой же дороги—на 22 версты; Зименки, Московско-Казанской, — на 61 версту; Суроватиха этой же дороги—на 5 верстъ. Вслѣдствіе сего, всѣ грузы въ сообщеніи между этими пунктами получаютъ, благодаря новой линіи, пробѣгъ по Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогѣ на протяженіи 234 верстъ (именно отъ Кашина до Сонково 53 вер. и отъ Сонково до Бологое— 181 вер.). Этотъ транзитъ, обнимающій свыше 3.500 тыс. пудовъ, явится для Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги новымъ приобрѣтеніемъ.

Что касается мануфактурнаго района Владимірской и Ярославской губерній, то въ большинствѣ случаевъ грузооборотъ этого района (Ладыгинская, Шуя, Тейково, Иваново, Ростовъ, Ярославль) съ Петербургомъ, и значить съ Ревелемъ, идущій теперь черезъ Рыбинскъ-Бологое, пойдетъ при посредствѣ новой линіи черезъ Кашинъ - Бологое, вслѣдствіе чего Московско-Виндаво-Рыбинская жел. дорога вмѣсто теперешнихъ 285 верстъ будетъ имѣть 234 версты, т. е. менѣе на 51 вер. Такихъ грузовъ по экономической запискѣ подсчитано около 600 тыс. пудовъ.

Въ отношеніи грузовъ отправленія и прибытія слѣдуетъ указать, что по запискѣ предвидѣно снабженіе участка Савелово-Угличъ хлѣбными грузами; далѣе предусмѣтрѣно отправленіе: сѣна въ Петербургъ, а также молочныхъ продуктовъ и др. За недѣленіемъ въ запискѣ, сколько именно грузовъ предполагается направлять въ Петербургъ и вообще черезъ Кашинъ, опредѣлить размѣръ грузооборота по мѣстному движенію, который дастъ выгоду Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогѣ—затруднительно.

Но предвидя въ конечномъ выводѣ нѣкоторый плюсъ для Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, нельзя упускать изъ виду того обстоятельства, что главный потокъ грузовъ транзитомъ черезъ линію Новки-Кашинъ существенно обременитъ вѣтвь Кашинъ-Сонково, построенную съ 8-ми тысячными уклонами и не по типу магистральной линіи. Осуществленіе новаго предпріятія, слѣдовательно, создастъ для Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги не-

обходимость приспособить вѣтвь Сонково-Кашинъ къ новому усиленному движенію и произвести значительные расходы на усиленіе и улучшеніе вѣтви. Поэтому, если отъ проведенія новой линіи получится для Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги нѣкоторый плюсъ, то таковой несомнѣнно будетъ поглощенъ тѣми расходами, которые явятся для Общества въ связи съ необходимымъ улучшеніемъ вѣтви Сонково-Кашинъ. Въ общемъ, слѣдовательно, значеніе новой дороги для интересовъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги сведется, можно сказать, къ нулю, не вызывая убытка, но и не создавая въ конечномъ результатѣ крупныхъ барышей.

Представитель Общества Московско-Казанской жел. дороги В. А. Германовичъ, съ своей стороны, доложилъ Комиссіи, что вопросъ о направленіи движенія грузовъ, создаваемого новою линію, близко затрагиваетъ интересы представляемаго имъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги.

Съ открытіемъ движенія на линіи Люберцы-Арзамасъ установились слѣдующіе тарифораздѣлы для грузовъ, слѣдующихъ изъ-за Муромъ: черезъ Люберцы и Москву слѣдуютъ грузы на участки Сѣверныхъ дорогъ Москва-Итларь и Москва-Савелово и на станцію Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги (къ востоку отъ Бологое) — Мста; равнымъ образомъ черезъ Москву-Люберцы слѣдуютъ всѣ грузы изъ-за Бологое на станціи Московско-Нижегородской ж. дороги Муромъ, Муромъ-Ока и Климово.

Верхне-Волжская желѣзная дорога, устанавливая кратчайшее разстояніе въ сообщеніи Муромъ съ участками Сѣверныхъ и Московско-Виндаво-Рыбинской дороги отнимаетъ отъ направленія Люберцы-Москва перевозки въ сообщеніяхъ изъ-за Муромъ и обратно съ участкомъ Сѣверныхъ дорогъ Сергіево-Итларь и ст. Савелово (черезъ Калязинъ) и станціи Московско-Виндаво-Рыбинской дороги — Мста; равнымъ образомъ, на новую линію переходятъ перевозки въ сообщеніи изъ-за Бологое и обратно со ст. Климово, Московско-Нижегородской жел. дороги.

Согласно даннымъ статистики существующихъ дорогъ за 1911 годъ и предварительнымъ подсчетамъ грузооборота проектируемыхъ линій, выяснилось, что въ вышеуказанныхъ сообщеніяхъ должно прослѣдовать до 318 т. п. при средней ставкѣ для нихъ въ $\frac{1}{34}$. Такъ какъ означенные грузы будутъ потеряны Московско-Казанской дорогой на пробѣгѣ въ 262 версты, то возможное уменьшеніе выручки выразится въ суммѣ 24.692 руб. валовыхъ или 19.138 руб. чистыхъ.

Указанными цифрами, однако, далеко не исчерпываются возможные потери Моск.-Казанской дор. отъ осуществленія проекта Верхне-Волжской дороги. Согласно даннымъ пояснительной записки разстояніе отъ Муромъ до

Бологое черезъ Новки-Кашинъ всего на 5 верстъ болѣе разстоянія черезъ Люберцы-Москву; такимъ образомъ представляется возможнымъ, при помощи незначительнаго сокращенія проектируемой линіи, достигнуть того, что новое направленіе будетъ короче существующаго. Помимо этого, необходимо имѣть въ виду, что при направленіи черезъ Люберцы—Москву участіе Московской Окружной дороги значительно удорожаетъ провозную плату и потому разница конкурирующаго направленія въ 5 верстъ отнюдь не можетъ послужить препятствіемъ къ переходу грузовъ на это послѣднее. Въ виду изложеннаго представляется необходимымъ учитывать возможность перехода на проектируемую линію всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ въ сообщеніи Петербурга, Ревеля и прилегающихъ участковъ съ существующими и проектируемыми линіями, лежащими за Муромомъ. Въ этихъ сообщеніяхъ послѣ осуществленія постройки линіи Смышляевка - Арзамасъ, Арзамасъ - Шихраны, Казань - Екатеринбургъ и Сасово - Лукояновъ, ожидаются, по даннымъ 1911 года, перевозки въ количествѣ до 21.208 тыс. пуд., при средней ставкѣ въ $1/57$. Потеря этихъ грузовъ на пробѣгѣ въ 262 вер. на участкѣ Муромъ-Перово повлечетъ уменьшеніе выручки на 982.973 руб. и чистой на 612.540 руб.

Такимъ образомъ, вслѣдствіе сооруженія Верхне-Волжской дороги Московско-Казанская дорога потеряетъ всего 21.526 тыс. пуд. грузовъ и выручка ея уменьшится: валовая на 1.007.665 р., чистая же выручка на 631.678 руб.

Доложенные дѣлопроизводствомъ соображенія объ ожидаемомъ грузооборотѣ Верхне Волжской желѣзной дороги были одобрены Комиссіею новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

При этомъ представитель Лѣснаго вѣдомства подчеркнул правильность сдѣланнаго дѣлопроизводствомъ измѣненія въ расчетѣ лѣсныхъ грузовъ. Дѣйствительно въ районѣ дороги удобная лѣсная площадь опредѣляется въ $(32.000 + 154.000) = 186.000$ десятинъ. Ежегодный приростъ древесины въ казенныхъ лѣсахъ принимается по $1/2$ куб. саж. съ десятины и дастъ $1/2 \times 32.000 = 16.000$ куб. саж.; для лѣсовъ другихъ владѣльцевъ приростъ можно взять въ $1/3$ куб. саж., что составитъ всего $1/3 \times 154.000 = 51.000$ куб. саж., а общій ежегодный приростъ въ дачахъ и въ лѣсахъ другихъ владѣльцевъ составитъ всего $16.000 + 51.000 = 67.000$ куб. саж. Изъ этого количества 40% или 27.000 куб. саж. необходимо отчислить на мѣстныя нужды и къ вывозу останется 40.000 куб. саж. Считая вѣсь одной куб. саж. въ 300 пуд., получается къ поступленію на желѣзную дорогу всего— $(40.000 \times 300) = 12.000.000$ п. лѣсныхъ грузовъ, т. е. то же количество лѣсныхъ

грузовъ, которое было подсчитано и дѣлопроизводствомъ, исходя изъ данныхъ полученныхъ на основаніи поверстныхъ коэффиціентовъ существующихъ дорогъ.

Затѣмъ Комиссія остановила свое вниманіе на размѣрѣ расходовъ независящихъ отъ движенія, принятыхъ въ 2 т. р. съ версты. По объясненію члена Комиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія надв. сов. Успенскаго, сумма эта могла быть достаточна лишь при условіи отсутствія ночного движенія на линіи, а потому Комиссія признала возможнымъ сохранить расходы независящіе отъ движенія въ этомъ размѣрѣ лишь для Савеловской и Угличской вѣтвей, для магистрали же Кашинъ-Новки увеличить ее до 2.500 р. съ версты.

Исчисленная предпринимателями строительная стоимость линіи въ 20.444.415 руб. вызвала нѣкоторыя замѣчанія со стороны Членовъ Комиссіи отъ Военнаго Министерства и Министерства Путей Сообщенія. Генераль-маіоръ С. А. Ронжинъ отмѣтилъ, что въ виду значительнаго протяженія главной линіи дорогу слѣдуетъ оборудовать хотя бы однимъ продовольственнымъ пунктомъ, увеличивъ для сего строительную стоимость этой линіи, примѣрно на 300 руб. съ версты. Членъ Комиссіи отъ Министерства Путей Сообщенія дѣйст. ст. сов. В. М. Сенязинъ, отмѣтивъ рѣдкую тщательность разработки проекта, тѣмъ не менѣе, въ видахъ большей осторожности, полагалъ полезнымъ, сдѣлать нѣкоторыя добавленія къ занесеннымъ въ вѣдомость ассигнованіямъ.

По гл. 1 ст. 5 § в. Предвидѣть на уплату процентовъ на суммы, причитающіяся владѣльцамъ отчуждаемыхъ имуществъ, со дня занятія имуществъ по срокъ уплаты означенныхъ суммъ, по обычно применяемымъ нормамъ, $\frac{593.600}{2} \times \frac{6-3}{100} = 8.904$ руб.

По гл. IV ст. 1. Количество балласта на версту пути принять (при толщинѣ слоя его на главномъ пути подъ рельсомъ по линіи рельсовъ въ 0,25 саж.) въ 210 куб. саж. вмѣсто 194 куб. саж. и единичную цѣну въ 6 р. 60 к. вмѣсто 6 руб. При этихъ условіяхъ стоимость балластнаго слоя составитъ $82.582 \times 6,6 = 545.041$ руб. и добавка къ занесенному въ расцѣночную вѣдомость ассигнованію опредѣлится въ $545.041 - 459.516 = 85.525$ руб.

По гл. XI ст. ст. 6 и 7. Ассигнованія на содержаніе правительственной инспекціи, Государственнаго Контроля и жандармскаго полицейскаго управленія въ періодъ постройки дороги, по соображенію съ Оренбургъ-Орской ж. д., принять въ размѣрѣ 850 р. съ версты главнаго пути и вѣтвей, т. е. всего въ $341.65 \times 850 = 290.402$ руб., т. е. добавить къ занесеннымъ ассигнованіямъ $(68.330 + 34.165) = 187.907$ руб.

По гл. XIV (въ расцѣночную вѣдомость не вошедшей) предвидѣть на удовлетвореніе потребностей Военнаго вѣдомства, согласно заявленія генераль-маіора Ронжина, $300 \times 239 = 81.700$ руб., т. е. по 800 руб. съ версты линіи Кашинъ-Новки.

Такимъ образомъ, добавка къ вѣдомости лит. А. составитъ 364.036 руб. и итогъ ея—17.095.595 руб. т. е. 51.389 руб. на версту главнаго пути.

Стоимость подвижнаго состава, въ соотвѣтствіи съ принятымъ Комиссіею пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ, должна быть принята въ 3.587.858 р., т. е. въ 10.784 руб. на версту главнаго пути, или на 374.052 руб. болѣе, чѣмъ назначено по расцѣночной вѣдомости лит. Б.

Оборотный капиталъ въ размѣрѣ 1.500 руб. на версту главнаго пути или всего въ 499.050 руб. (вѣдомость лит. В.) назначенъ правильно.

Въ конечномъ выводѣ, полная строительная стоимость Верхне-Волжской жел. дороги можетъ быть принята въ 21.182.503 или кругло, въ 21.182.500 р. т. е. въ 63.669 руб. на версту главнаго пути.

За указанными измѣненіями результаты эксплуатаціи Верхне-Волжской жел. дороги представляются въ слѣдующемъ видѣ ¹⁾:

Строительная стоимость	21.182.500 руб.
Нарицательный капиталъ:	25.380.000 »
въ томъ числѣ: акцій (1/10)	2.538.000 »
облигацій (9/10)	22.842.000 »
Валовой доходъ	3.040.308 »
Расходы эксплуатаціи	1.907.972 »
Чистый доходъ	1.132.336 »
Отчисленіе въ запасный капиталъ	22.646 »
Остатокъ чистаго дохода	1.109.690 »
Ежегодные обязательные платежи	1.057.812 »
Чистая прибыль	51.878 »

Что же касается до убытковъ причиняемыхъ сѣти вслѣдствіи осуществленія Верхне-Волжской жел. дороги, то едва ли доложенныя дѣлопроизводствомъ цифры размѣровъ ихъ могутъ служить препятствіемъ къ осуществленію линіи, тѣмъ болѣе, что пробѣгъ грузовъ, привлекаемыхъ на сѣть новыхъ линій, даетъ казенной сѣти дополнительный доходъ, который почти покрываетъ указанный убытокъ. Такимъ образомъ съ точки зрѣнія желѣзнодорожнаго баланса разсматриваемое предпріятіе даетъ благопріятные результаты.

Сверхъ сего Комиссіи отмѣтила цѣлый рядъ дополнительныхъ доходовъ, вызываемыхъ осуществленіемъ Верхне-Волжской жел. дороги. Такъ, сборъ съ пассажировъ и грузовъ, составляющій около 500 руб.

¹⁾ См. приложение III.

съ версты можетъ дать 166.000 руб. Затѣмъ, если исходить изъ предположенія, что стоимость перевозимыхъ произведеній, по подсчетамъ Н. П. Петрова ¹⁾, въ 7—8 разъ превосходитъ стоимость перевозки, то населеніе будетъ производить на 8—9 милліоновъ рублей новыхъ цѣнностей въ годъ, что дастъ отъ 160.000 руб. до 180.000 руб. подоходнаго налога, считая по 0,02 к. съ рубля. Въ-3-хъ, участіе въ чистыхъ прибыляхъ Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги дастъ, при увеличеніи чистой прибыли Общества въ 190.000 руб., казнѣ около 126.000 руб. въ видѣ доли участія казны въ чистыхъ прибыляхъ Общества, и наконецъ, купонный налогъ, который будетъ поступать въ 50.000 руб. Суммируя хотя бы даже эти новыя поступления въ пользу казны, вызываемыя сооруженіемъ Верхне - Волжской жел. дороги, Комиссія усматривала, что исчисленныя предположительныя потери казенной сѣти въ 530.000 руб. покрываются съ излишкомъ всѣми указанными поступлениями, а потому препятствіемъ служить не могутъ.

Что же касается до убытковъ яко бы могущихъ быть причиненными Обществу Московско-Казанской жел. дороги, то Комиссія полагала, что выраженные представителемъ названнаго Общества опасенія представляются нѣсколько преувеличенными. Дѣйствительно, протяженіе проектируемой главной линіи опредѣлилось на основаніи инструментальныхъ изысканій, произведенныхъ при надлежащемъ правительственномъ надзорѣ, въ 239 верстъ и сокращеніе длины на 5 верстъ представляется мало вѣроятнымъ. При такихъ условіяхъ вопросу объ отвлеченіи грузовъ со стараго направленія на новое направленіе, болѣе длинное, казалось бы, не имѣется основаній придавать особое значеніе. Но если бы указанное сокращеніе даже и осуществилось, то несомнѣнно, столь крупное нарушеніе интересовъ Общества Московско-Казанской желѣзной дороги нашло бы себѣ исправленіе въ установленіи соотвѣтствующихъ тарифовъ. Вообще, какъ это неоднократно уже было отмѣчаемо Комиссіею, подсчеты доходности новыхъ дорогъ отнюдь не могутъ служить для тарифныхъ учрежденій препятствіемъ къ примѣненію въ полномъ объемѣ дѣйствующихъ правилъ объ уничтоженіи со перничества между желѣзными дорогами, на основаніи коихъ грузы, перевозимые въ конкурирующихъ направленіяхъ, могутъ быть распредѣлены между заинтересованными дорогами не только въ кратчайшихъ, но и въ кружныхъ направленіяхъ, причемъ длина пробѣга не является рѣшающимъ факторомъ

¹⁾ „Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе“ Н. Петрова С.ПБ. 1911 г.

для распредѣленія грузовыхъ потоковъ. Примѣненіе правилъ объ урегулированіи соперничества въ сообщеніяхъ, обслуживаемыхъ Верхне - Волжскою и Московско-Казанскою желѣзными дорогами, представляется повидимому вѣроятнымъ, такъ какъ въ этомъ же районѣ оно имѣло мѣсто для Павелецкой вѣтви Общества Рязанско-Уральской жел. дороги.

Коснувшись намѣчаемаго предпринимателями развитія ихъ линій, Комиссія считала полезнымъ ограничиться въ настоящее время возложеніемъ на Общество обязательства произвести изысканія линіи Угличъ-Рыбинскъ въ срокъ не свыше года со дня открытія правильнаго движенія на Верхне-Волжской желѣзной дорогѣ.

Сверхъ сего Комиссія присоединилась къ мнѣнію члена Комиссіи отъ Военнаго вѣдомства и возложила на предпринимателей обязательство снабдить линію однимъ военнопроводовольственнымъ пунктомъ.

Заключеніе Комиссіи.

На основаніи изложеннаго Комиссія единогласно признала желательнымъ:

Предоставить дворянину Николаю Васильевичу Бѣляеву, почетному гражданину города Переславлѣ Залѣскаго Леониду Сергѣевичу Павлову, инженеру путей сообщенія Федору Николаевичу Мамонтову, дворянину Николаю Митрофановичу Андрееву, личному почетному гражданину Ивану Орестовичу Курлюкову и генералъ-майору Анатолию Анатоіевичу Рейнботу право образовать акціонерное Общество для сооруженія и эксплуатаціи Верхне - Волжской желѣзной дороги отъ станціи Кашинъ, Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги черезъ городъ Калязинъ до станціи Новки, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, протяженіемъ около 239 верстъ, съ вѣтвями отъ города Калязина къ станціи Савелово, Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ около 50 верстъ и отъ города Калязина до города Углича протяженіемъ около 43 верстъ общемою стоимостью около 21.182.500 р., на главнѣйшихъ условіяхъ предусмотрѣнныхъ уставомъ Общества Семирѣченской желѣзной дороги, съ возложеніемъ на Общество двухъ обязательствъ: а) произвести изысканія линіи отъ города Углича до города Рыбинска въ срокъ не свыше года со дня открытія правильнаго движенія по Верхне-Волжской желѣзной дорогѣ и б) снабдить линію Кашинъ-Новки однимъ военно-продовольственнымъ пунктомъ.



Грузооборотъ Верхне-Волжской ж. д. (332 вер.).

(По подсчетамъ Комиссiи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ).

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо- верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Допол- нитель- ные сборы.
Отправленіе.						
Овесъ	2.000	120	240.000	1/34	70.588	11.000
Ленъ сѣмя	460	120	55.200	1/18	30.667	2.990
Ленъ волокно	370	120	44.400	1/18	24.667	2.405
Картофель	1.000	50	50.000	1/65	7.692	2.000
Овощи.	60	50	3.000	1/42	714	390
Сѣно	1.000	100	100.000	1/89	11.236	2.000
Лѣсъ I категоріи	8.000	100	800.000	1/42	190.476	16.000
Дрова	4.000	80	320.000	1/82	39 024	4.000
Уголь древесный	100	80	8.000	1/36	2.222	650
Кирпичъ	200	80	16.000	1/60	2.667	800
Деревянные издѣлія	150	80	12.000	1/25	4 800	975
Торфъ.	400	50	20.000	1/65	3.077	800
Молочные скопы	200	80	16.000	1/24	6.667	1.300
Скотъ мелкій	60	80	4.800	—	1.600	390
Скотъ крупный	90	80	7.200	—	2.400	585
Лошади	75	80	6.000	—	2.000	488
Мясо	50	80	4.000	1/28	1.429	325
Валяльный товаръ	450	80	36.000	1/18	20.000	2.925
Крахмаль	200	120	24.000	1/24	10.000	1.300
Фабричные грузы	320	100	32.000	1/24	13.333	2.080
Прочіе грузы	2.000	80	160.000	1/30	53.333	13.000
Итого по отправленію	21.185	92	1.958.600	1/39	498.592	66.403
					564.995	
Прибытіе.						
Хлѣбъ	6.500	80	520.000	1/34	152.941	29.250
Соль	350	100	35.000	1/30	11.667	700
Мануфактура	130	80	10.400	1/10	10.400	715
Бакалея	130	80	10.400	1/14	7.428	715
Москательные товары	130	80	10.400	1/32	3.250	715
Сахаръ.	210	80	16.800	1/18	9.333	1.155
Табакъ.	30	80	2.400	1/24	1.000	165
Нефть, керосинъ	210	80	16.800	1/28	6.000	1.155
Чай	30	80	2.400	1/8	3.000	165
Желѣзо, издѣлія.	390	80	31.200	1/32	9.750	2.145

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо- верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Допол- нитель- ные сборы.
Пиво	10	80	800	1/24	333	55
Вино, водки	260	80	20.800	1/18	11.556	1.430
Земледѣльческія орудія	200	80	16.000	1/42	3.810	1.100
Рыба.	130	80	10.400	1/23	4.522	715
Обувь	70	80	5.600	1/8	7.000	385
Яблоки, фрукты	70	80	5.600	1/20	2.800	385
Посуда.	30	80	2.400	1/36	667	165
Спички.	10	80	800	1/18	444	55
Шерсть	600	80	48.000	1/14	34.286	3.300
Сало	120	80	9.600	1/20	4.800	660
Тряпье.	650	80	52.000	1/26	20.000	3.375
Машины	30	80	2.400	1/18	1.333	165
Прочіе грузы	1.550	80	124.000	1/30	41.333	8.525
Итого	11.840	81	954.200	1/28	347.653	57.195
Мѣстное сообщеніе.	4.000	60	240.000	1/20	120.000	48.000
Транзитъ	7.904	225	1.775.716	1/37	474.201	—
Всего по товарному движенію	44.923	109	4.928.516	1/35	1.440.446	171.598
					1.612.044	
Пассажирское движеніе по 4.000 р. на версту					1.328.000	
Доходъ отъ перевозки почты по 102 р. на версту					33.864	
Прочіе независящіе отъ движенія доходы по 200 р.					66.400	
Валовой доходъ					3.605.303	
На версту (332 вер.).					9.097	

Транзитныя перевозки Верхне-Волжской жел. дор.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячъ пудо- верстъ.	Тарифъ.	Выручка рублей.
На уч. Кашинъ—Новки.					
Хлѣбъ	1.812	239	433.068	$\frac{1}{50}$	86.614
Веревки	36	239	8.604	$\frac{1}{29}$	2.967
Желѣзо	749	239	179.011	$\frac{1}{39}$	45.900
Желѣзные издѣлія	121	239	28.919	$\frac{1}{24}$	12.050
Кожи	38	239	9.082	$\frac{1}{18}$	5.045
Нефть, керосинъ	1.118	239	267.202	$\frac{1}{38}$	70.316
Машины	30	239	7.170	$\frac{1}{39}$	1.838
Москательные товары	59	239	14.101	$\frac{1}{24}$	5.875
Пиво	42	239	10.038	$\frac{1}{28}$	3.585
Пряжа	50	239	11.950	$\frac{1}{22}$	5.432
Сѣно	53	239	12.667	$\frac{1}{100}$	1.267
Тряпье	34	239	8.126	$\frac{1}{48}$	1.693
Хлопокъ	186	239	44.454	$\frac{1}{28}$	17.098
Прочіе грузы	460	239	109.940	$\frac{1}{35}$	31.411
Итого	4.788	239	1.144.332	$\frac{1}{39}$	291.091
На уч. Кашинъ—Беклемишево.					
Хлѣбъ	27	124	3.348	$\frac{1}{46}$	728
Бакалея	212	124	26.288	$\frac{1}{28}$	9.389
Лѣсъ	92	124	11.408	$\frac{1}{73}$	1.563
Мануфактура	36	124	4.464	$\frac{1}{10}$	4.464
Крахмалъ	39	124	4.836	$\frac{1}{31}$	1.560
Овощи	127	124	15.748	$\frac{1}{47}$	3.351
Хлопокъ	23	124	2.852	$\frac{1}{21}$	1.358
Прочіе грузы	60	124	7.440	$\frac{1}{35}$	2.126
Итого	616	124	76.384	$\frac{1}{32}$	24.539
На прочихъ участкахъ	2.500	222	555.000	$\frac{1}{35}$	158.571
Всего по транзиту	7.904	225	1.775.716	$\frac{1}{37}$	474.201

Расчет основного капитала и финансовые результаты эксплоатации Верхне-Волжской желѣзной дороги (332 в.).

(По подсчетамъ Комиссіи о новыхъ жел. дорогахъ).

Строительная стоимость, съ подвижнымъ составомъ
и оборотнымъ капиталомъ 21.182.500 руб.

На версту 63.669 „

Срокъ концессіи 81 годъ.

„ постройки 3 года.

За время постройки на акціи начисляется 3%.

Отношеніе нарицательныхъ капиталовъ акціонернаго
къ облигаціонному 1 : 9.

Курсъ 4¹/₂% гарантированныхъ облигацій 91%.

Весь нарицательный капиталъ 25.380.000 „

Въ томъ числѣ:

негарантированныхъ акцій 2.538.000 „

гарантированныхъ облигацій 22.842.000 „

Чистая выручка 23.324.220 „

Въ томъ числѣ:

по акціямъ курсъ 100% 2.538.000 „

„ облигаціямъ курсъ 91% 20.786.220 „

Выручка эта предназначена:

1) на сооруженіе дороги, съ подвижнымъ со-
ставомъ и оборотнымъ капиталомъ . . . 21.182.500 „

2) 4¹/₂% на акціи за время постройки . . . 114.210 „

3) 6,75% на облигаціи за время по-
стройки } 7,09% 1.621.430 „

3) 0,3375% на облигаціи за время
постройки }

5) 0,25% расходы по выпуску акцій . . . 6.345 „

6) 0,75% „ „ „ облигацій . . . 171.315 „

7) 1% заграничный сборъ съ облигацій . . . 228.420 „

В с е г о . . . 23.324.220 руб.

Валовой доходъ: 3.040.308 руб.

Расходы эксплоатаци:

Независящіе отъ движенія (на версту главнаго пути
(239 в.) по 2.500 р. и вѣтвей (93 в.) по 2000 руб.) . 783.500 руб.

Средняя нагрузка поѣзда . . 16.000 пуд.

Количество пассажирскихъ
поѣздовъ (при 4 па-
рахъ поѣздовъ) 969.440

Количество товарныхъ поѣздо-
версть (5%) 308.032

Количество хозяйственныхъ
поѣздовъ (5%) 63.874

В с е г о . 1.341.346 поѣздовъ.

Всего расходовъ зависящихъ (по 80 коп.) 1.073.077 руб.

Расходы зависящіе и независящіе 1.756.577 „

На версту 5.291 „

5% купонный налогъ 51.395 „

Всего расходовъ 1.907.972 „

Чистый доходъ 1.132.336 „

Коэффициентъ эксплоатаци 62%.

2% въ запасный капиталъ 22.646 „

Остатокъ чистаго дохода 1.109.690 „

Ежегодные платежи % по облигаціямъ 1.027.890 „

Погашеніе (0,130995%) 29.922 „

Чистая прибыль 51.878 „

т. е. на акціонерный капиталъ 2,6%.

№ 1.



Потери казенной сѣти вслѣдствіе сооруженія Верхне-Волжской ж. д.

1. Потери Николаевской и Московско-Нижегородской жел. дор. на 520 верстахъ (Боголюбово—Москва—Бологое).

На участокъ Кашинъ-Новки.

НАИМЕНОВАНИЕ ГРУЗОВЪ.	Тысячъ пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тарифъ.	Тысячи пудо-верстъ.	Выручка рублей.	Расходы эксплуатаціи ^{1/125} .
Хлѣбные грузы	1.812	520	¹ / ₅₃	942.240	177.781	75.379
Нефть и керосинъ	1.118	520	¹ / ₄₀	581.360	145.340	46.509
Желѣзо	749	520	¹ / ₄₁	389.480	94.995	31.158
Желѣзные издѣлія	121	520	¹ / ₂₇	62.920	23.304	5.034
Кожи.	38	520	¹ / ₂₀	19.760	9.880	1.581
Веревки	36	520	¹ / ₃	18.720	6.240	1.498
Машины	30	520	¹ / ₄₁	15.600	3.805	1.248
Москательные товары	59	520	¹ / ₂₆	30.680	11.800	2.455
Пиво	42	520	¹ / ₂₉	21.840	7.531	1.747
Пряжа	50	520	¹ / ₂₃	26.000	11.304	2.080
Сѣно	53	520	¹ / ₁₀₀	27.560	2.756	2.205
Тряпье.	34	520	¹ / ₅₀	17.680	3.536	1.414
Хлопокъ	186	520	¹ / ₂₈	96.720	34.543	7.731
Прочіе грузы	460	520	¹ / ₃₇	239.200	64.649	19.136
Итого	4.788	520	¹ / ₄₁	2.489.760	597.464	199.182

398.282

2. Потеря Сѣверныхъ жел. дорогъ.

На участокъ Кашинъ-Беклемишево.

Хлѣбъ	27	82	¹ / ₄₈	2.214	461	177
Бакалея	212	82	¹ / ₃₀	17.384	5.795	1.391
Лѣсъ.	92	82	¹ / ₇₄	7.544	1.020	604
Мануфактура	36	82	¹ / ₁₁	2.952	2.683	236
Крахмалъ	39	82	¹ / ₃₂	3.198	999	256
Овощи	127	82	¹ / ₄₈	10.414	2.170	833
Хлопокъ	23	82	¹ / ₂₂	1.886	857	151
Прочіе грузы	60	82	¹ / ₃₇	4.920	1.330	394
Итого	616	82	¹ / ₃₂	50.512	15.315	4.042

11.273

На прочихъ участкахъ.

Всего грузовъ	2.500	250	¹ / ₃₇	625.000	168.918	50.000
-------------------------	-------	-----	------------------------------	---------	---------	--------

118.918

Всего чистый убытокъ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 528.473

Вліяніе на доходность Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.

	Тысячи пудовъ.	Пробѣгъ верстъ.	Тысячи пудо-вер.	Тарифъ.	Выручка рублей.	Расходы по $\frac{1}{125}$.
Транзитъ	4.788	234	1.120.392	$\frac{1}{39}$	287.280	89 631
					+ 197.649	
Потери М.-В.-Р. ж. д.	616	77	47.432	$\frac{1}{34}$	13.951	3.795
					— 10.156	

Общіе результаты для М.-В.-Р. $+ 197.649 - 10.156 = + 187.493$ руб.

Вліяніе сооруженія Верхне-Волжской ж. д. на сѣтъ.

Уменьшеніе чистаго дохода¹⁾.

Николаевской	}	398.282 р.
Московско-Нижегородской		
Сѣверныхъ		130.191 „
<hr/>		
Всего потери казенной сѣти .		528.473 р.

Увеличеніе чистаго дохода Моск.-Вин.-Рыб. 187.493 р.

Общее уменьшеніе дохода сѣти 340.980 „



84618
26 / IV 28

¹⁾ Расходы эксплуатаціи приняты по $\frac{1}{125}$ к. съ пуда и версты.