

1033

В. № 1475.

IX № 399

И-550 НМПр
КН-46

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

№ 45

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Министерства путей сообщенія (А. Блик), Фонтанка 99

1887

НМПр
КН-46.

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

В.1430.

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

836703

№ 45

САНКТ-ПЕТЕРБУРГЪ

Типографія Министерства путей сообщенія (А. Бенке), Фонтанка 99

1887

НАУКОВО-ТЕХНІЧНА БІБЛІОТЕКА
Дніпропетровського національного
університету залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаренка

Печатано по распорядженію Завідуючого изданієм журналу
Министерства путей сообщенія.

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

СОДЕРЖАНІЕ № 45.

	Стр.
I отдѣлъ. Оффиціальнѣй.	
Движеніе по государственной службѣ. — Приказъ Министра путей сообщенія	843 — 844
Извѣщенія. — Отъ Департамента желѣзныхъ дорогъ. — Отъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	845
II отдѣлъ. Дѣятельность Министерства и его органовъ.	
Краткій очеркъ дѣятельности Министерства путей сообщенія. 1874—1886 г. Часть II. Желѣзныя дороги	1—138
Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ 1887 г. № ⁶⁴ / ₁₅₆ — ⁶⁵ / ₁₅₇	651—655
Объявленіе о лекціи въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I	656
X отдѣлъ. Матеріалы историч. и др. соврем. значенія.	
Водныя сообщенія Россіи. <i>К. Завадскаго</i>	243—250
XI отдѣлъ. Хроника.	
Слѣды междунаrodnаго общества представителей городскихъ желѣзныхъ дорогъ (325). — Сравненіе выгодности тяги <i>tramway</i> ’евъ лошадьми и канатною передачею (326). — Регулированіе средней части р. Эльбы, между Мельникомъ и Кениггрецомъ (327). — Сифонъ большихъ размѣровъ (329). — Къ вопросу объ охлажденіи воды, доставляемой водопроводами (330). — Объ измѣненіи прочности хвойнаго дерева послѣ свадки (333). — Дальность телефоннаго сообщенія (334). — Опыты надъ тормазами (335) .	325—335
XIV отдѣлъ. Техническая корреспонденція.	
О пропаркѣ дерева. <i>Д. Б.</i>	336
XV отдѣлъ. Извѣщенія и заявленія.	
Полѣвскія желѣзныя дороги. Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяць 1887 года. — Баскунчакская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяць 1887 года. — Екатеринбургско-тюменская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяць 1887 года	228 — 224
Объявленія.	

№ 45.—1887.

Table des Matières:	Page.
1. Partie officielle	843—845
2. Revue générale de l'activité du Ministère des voies de communication pour 1874—1886. II partie. Chemins de fer .	1—138
3. Procès-verbaux des séances du Conseil des chemins de fer	651—655
4. Voies navigables en Russie. Zavadsky	243—250
5. Chronique	325—335
6. Correspondance technique.	336
7. Annonces.	

№ 45.—1887.

Inhalt:	Seite.
1. Officielles	843—845
2. Kurzer Abriss der Thätigkeit des russischen Ministeriums der Verkehrs-Strassen während der Jahre 1874—1886, II. Theil. Eisenbahnen	1—138
3. Protokolle des Rathes für Eisenbahnangelegenheiten . .	651—655
4. Die Wasserstrassen Russlands, von K. Zawadsky . . .	243—250
5. Notizen.	325—335
6. Fachzusehriften	336
7. Anzeigen.	

№ 45.—1887.

Index:	Page.
1. Official part	843—845
2. General review of the activity of the Ministry of the ways of communication during the period 1874—1886. II part: Railways	1—138
3. Journal of the Council on railway matters	651—655
4. Water-communications in Russia. Zavadsky	243—250
5. Chronicle	325—335
6. Technical correspondence	336
7. Advertisements.	

КРАТКІЙ ОЧЕРКЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

1874—1886 гг.

СОСТАВЛЕНЪ

редакціею журнала **Министерства путей сообщенія**

на основаніи матеріаловъ, собранныхъ по случаю празднованія, 23 декабря 1886 г.,
пятидесятилѣтія службы Министра путей сообщенія.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1887.

Типографія Міністерства путей сообщенія (А. Бянкв), Фонтанка 99.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.





Дѣятельность нашего министерства по завѣдыванію желѣзными дорогами въ послѣдніе 12 лѣтъ распадается на два періода, имѣющіе каждый свои характерные признаки: въ первомъ періодѣ, съ 10 іюля 1874 года по 1881 годъ, заботы желѣзнодорожныхъ органовъ министерства направлялись, главнымъ образомъ, къ развитію и регулированію частной постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а во второй — съ 1881 года и по настоящее время — дѣятельность министерства усложнилась заботами объ установленіи порядка сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ правительства.

Вслѣдствіе этого, дальнѣйшее изложеніе подраздѣлено соотвѣтственно намѣченными періодами.

Высочайше утвержденными 30 марта 1873 года правилами не отвергалась постройка желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ правительства или существующими уже обществами, но, съ цѣлью обра-

зованія дѣйствительныхъ акціонерныхъ обществъ, предписывался новый способъ ихъ образованія путемъ открываемой правительствомъ публичной подписки на акціи.

При учрежденіи на этихъ основаніяхъ 4 обществъ желѣзныхъ дорогъ: Оренбургской, Привислинской, Уральской и Фастовской, оказалось, что цѣль правилъ 30 марта 1873 года не была достигнута и способъ постройки дорогъ посредствомъ публичной подписки на акціи былъ сопряженъ со многими неудобствами, такъ что эти дороги оказались также болѣе или менѣе въ единоличномъ распоряженіи строителей, дѣйствующихъ отъ имени акціонерныхъ обществъ.

Затѣмъ, по обсужденіи способа сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ Донецкой и Мелитопольской, въ виду неудобствъ постройки этихъ дорогъ распоряженіемъ правительства и чрезъ посредство сосѣднихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, Министрамъ путей сообщенія и финансовъ предоставлено пріискать для сооруженія вышеназванныхъ дорогъ новый способъ, съ принятіемъ коего устранены были бы неудобства, неизбѣжныя въ случаѣ передачи сихъ дорогъ сосѣднимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.

Министръ путей сообщенія, находя, что изысканіе такого способа представляетъ затрудненія, которыя, если не вове, то, по крайней

мѣрѣ въ скоромъ времени, не могутъ быть преодолены предложеніемъ надлежащихъ мѣрѣ и что, съ другой стороны, сооруженіе этихъ дорогъ представляетъ чрезвычайную важность для распространенія употребленія минеральнаго топлива, составляющаго предметъ насущной потребности государства, всеподданнѣйше ходатайствовалъ о разрѣшеніи, не ограничиваясь способами сооруженія желѣзныхъ дорогъ, указанными въ правилахъ 30 марта 1873 года и въ Высочайше утвержденномъ, 30 іюня 1874 года, положеніи Комитета Министровъ, войти въ обсужденіе и другихъ способовъ сооруженія желѣзныхъ путей.

19 декабря 1874 года на упомянутое ходатайство Министра послѣдовало Высочайшее соизволеніе, а 27 іюня 1875 года состоялось Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ о постройкѣ средней части Донецкой желѣзной дороги, въ силу котораго изъ числа заявившихъ желаніе принять на себя постройку сей дороги, были допущены къ соисканію только предприниматели, избранные Министрами путей сообщенія и финансовъ по взаимному ихъ, между собою, соглашенію.

Акціямъ Донецкой дороги рѣшено присвоить 5% гарантію. Нормальный уставъ дороги, выработанный предварительно избранія концессионера, Высочайше утвержденъ 13 ноября 1875 года.

Маріупольская дорога признана необходимою положеніемъ Комитета Министровъ, удостоившимся Высочайшаго утвержденія 22 апрѣля 1875 года. По соглашенію Министра путей сообщенія съ Министромъ финансовъ, сооруженіе и эксплуатацію этой дороги предположено было предоставить обществу Константиновской желѣзной дороги, причемъ Министромъ путей сообщенія была утверждена разцѣпная вѣдомость на означенную линію въ суммѣ 5.256.000 р. мет. Дальнѣйшій ходъ этого дѣла былъ задержанъ остановкою вообще разрѣшеній на постройку новыхъ дорогъ. Впослѣдствіи, по сношенію между министерствами: внутреннихъ дѣлъ, военнымъ, финансовъ и путей сообщенія о занятіи военноплѣнныхъ нижнихъ чиновъ желѣзнодорожными работами, по Высочайшему повелѣнію, послѣдовавшему по всеподданнѣйшему докладу Министра путей сообщенія 22 декабря 1877 года ассигновано 694.000 р. мет. для немедленнаго производства земляныхъ и нѣкоторыхъ другихъ работъ по продолженію Константиновской желѣзной дороги до Азовскаго моря, у Маріуполя.

Не ожидая разрѣшенія вопроса, будутъ ли командированы на работы военноплѣнные и признавая скорѣйшее осуществленіе этой линіи, имѣющей всего 80 верстъ легкихъ работъ при готовыхъ

на мѣстѣ казенныхъ рельсахъ, весьма желательнымъ, Министръ путей сообщенія, представленіемъ отъ 14 іюля 1887 года въ Комитетъ Министровъ, ходатайствовалъ о предоставленіи обществу Константиновской дороги производства работъ, предположенныхъ разцѣпною вѣдомостью Мариупольской дороги, и, кромѣ того, устройства одного землянаго полотна на протяженіи около 12 верстъ по продолженію Донецкой дороги до Константиновской, отъ станціи Криничной до станціи Ясиноватой, за оптовую сумму 694.000 р. мет. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Министръ ходатайствовалъ о предоставленіи обществу Донецкой желѣзной дороги исполненія всѣхъ остальныхъ работъ, необходимыхъ для полнаго устройства упомянутыхъ 12 верстъ.

Вослѣдовавшее по сему представленію Министра путей сообщенія постановленіе Комитета Министровъ удостоилось Высочайшаго утвержденія.

Высочайше утвержденнымъ, 22 апрѣля 1875 г., положеніемъ Комитета Министровъ установлены слѣдующія правила относительно дальнѣйшаго порядка сооруженія желѣзныхъ дорогъ:.

1) Министръ путей сообщенія дѣлаетъ надлежащія распоряженія объ изготовленіи техническими органами министерства, на основаніи прави-

тсльственнхъ изысканій, общихъ проєктовъ на-
 правленія и продольныхъ профилей каждой изъ
 желѣзныхъ дорогъ, признаваемыхъ неотложными,
 причемъ преимущественное вниманіе обращаетъ на
 осуществленіе тѣхъ изъ сихъ дорогъ, которыя слу-
 жатъ къ сближенію съ минеральнымъ топливомъ
 безлѣсныхъ мѣстностей и мѣсторожденій желѣз-
 ныхъ рудъ. По тѣмъ же изъ упомянутыхъ желѣз-
 ныхъ дорогъ, по которымъ правительственныя
 изысканія не были произведены, къ таковымъ
 приступается съ началомъ весны 1875 года. Вмѣстѣ
 съ тѣмъ, изготовляется министерствомъ путей со-
 общенія проектъ техническихъ условій сооруже-
 нія каждой желѣзной дороги и опредѣляется
 строительная цѣна оной.

2) Когда Министръ финансовъ, по сообра-
 женіи съ состояніемъ денежнаго рынка и нашего
 кредита, признаетъ возможнымъ учрежденіе но-
 выхъ акціонерныхъ обществъ, Министръ путей
 сообщенія, по соглашенію съ нимъ, вноситъ въ
 Комитетъ Министровъ предположеніе о способѣ
 осуществленія каждой изъ дорогъ съ представ-
 леніемъ техническихъ данныхъ и строительной
 цѣны дороги; а также проекта устава новаго
 желѣзнодорожнаго общества или надлежащихъ
 измѣненій въ уставѣ существующаго уже обще-
 ства, если сооруженіе новой дороги предостав-
 ляется такому обществу.

На этихъ послѣднихъ основаніяхъ постройка и эксплуатація новыхъ желѣзныхъ дорогъ и вѣтвей сдавались одному изъ *существующихъ* обществъ, уже эксплуатирующему дорогу, сосѣднюю со вновь сдаваемою. Такъ, были сданы дороги: Сумская — обществу бывшей Харьковско-николаевской желѣзной дороги и Старорусская — обществу Новгородской дороги. Кромѣ того, на этихъ же основаніяхъ, по изготовленіи техническихъ проектовъ Тифлиско-бакинской линіи и условій ея сооруженія, Министромъ путей сообщенія, 25 іюля 1875 года, внесено было въ Комитетъ Министровъ представленіе о способѣ ея осуществленія.

Въ этомъ представленіи, по соглашенію съ Министромъ финансовъ и съ одобренія Его Императорскаго Высочества Намѣстника Кавказскаго предполагалось сооруженіе и эксплуатацію Бакинской линіи предоставить обществу Поти-тифлисской желѣзной дороги съ утвержденіемъ строительной цѣны въ 42.537 р. мет. на версту, на что и послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе 15 августа 1875 года. Министръ путей сообщенія, войдя въ сношеніе съ Министромъ финансовъ, вслѣдствіе переговоровъ съ обществомъ Поти-тифлисской желѣзной дороги, представилъ 12 апрѣля 1876 года на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ новый уставъ Поти-тифлиско-бакинской желѣзной дороги, вмѣстѣ съ техническими условіями и разнѣ-

ночною вѣдомостью сооруженія Тифлиско-бакинскаго участка сей дороги.

Представленіе это удостоилось Высочайшаго утвержденія и общество Поти-тифлисской желѣзной дороги приняло на себя устройство и эксплуатацію Бакинской линіи, протяженіемъ 520,8 верстъ, за сумму 22.153.000 р. мет.

Но устройство дороги изъ Баку въ Тифлисъ не было еще передано обществу Поти-тифлисской желѣзной дороги, какъ уже потребовалось устройство вѣтвей, которыя соединили бы Баку съ мѣстомъ добыванія нефти. По сему предмету Министръ путей сообщенія вошелъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ о сооруженіи желѣзнодорожныхъ вѣтвей отъ г. Баку до Сабунчи и къ нефтяной пристани на берегу моря и о снабженіи таковыхъ подвижнымъ составомъ, приспособленнымъ для перевозки нефти.

При этомъ въ министерствѣ путей сообщенія были собраны весьма интересныя свѣдѣнія: а) объ ожидаемомъ у насъ размѣрѣ развитія нефтянаго промысла отъ улучшенія путей сообщенія; б) о пользѣ, которую принесетъ нефтяной промыселъ въ народномъ хозяйствѣ; в) о движеніи русскаго и американскаго керосина на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ; г) о значеніи керосина, какъ предмета отпускной торговли; д) о вліяніи путей сообщенія на цѣну нефти и ея продуктовъ, и е) о срав-

нительной выгодности устройства нефтепроводныхъ трубъ и желѣзнодорожныхъ вѣтвей. Изъ этихъ свѣдѣній, между прочимъ, оказалось, что устройство желѣзнодорожныхъ вѣтвей между Балаханами и Баку удовлетворитъ всѣмъ условіямъ передвиженія грузовъ между главнѣйшими пунктами нефтянаго промысла на Апшеронскомъ полуостровѣ, такъ какъ при достаточномъ числѣ вагонныхъ чановъ, изъ коихъ одни были бы предназначены только для нефти и остатковъ, а другіе только для керосина, желѣзнодорожные пути вполнѣ удовлетворяли бы передвиженію всѣхъ нефтяныхъ грузовъ.

Существовавшіе до 1878 года способы перевозки нефти отъ источниковъ къ порту г. Баку замедляли дальнѣйшее развитіе нашей нефтяной промышленности, и только съ удешевленіемъ этой перевозки можно достигнуть было полной замѣны во внутреннемъ употребленіи американскаго керосина русскимъ.

Изъ сравненія болѣе совершенныхъ способовъ передвиженія нефти, т. е. нефтепроводныхъ трубъ и желѣзной дороги, оказалось, что хотя проложеніе даже нѣсколькихъ рядовъ нефтепроводныхъ трубъ и могло бы быть въ извѣстной степени дешевле проведенія желѣзной дороги, но, вслѣдствіе крайне разнообразнаго состава апшеронской нефти, трубы не могутъ быть проведены для об-

щаго пользованія всѣхъ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, а потому проложеніе трубъ не должно быть противопоставляемо сооруженію желѣзной дороги. Только постройка послѣдней, исключая возможность монополизациі нефтянаго промысла въ рукахъ большихъ компаній, можетъ вполне обезпечить развитіе нашей нефтепромышленности, причемъ проложеніе нѣсколькихъ нефтепроводныхъ трубъ частными лицами, на свои собственные средства, не только не уменьшило бы, но даже усилило бы необходимость устройства желѣзной дороги, такъ какъ иные мелкіе нефтепромышленники были бы поставлены въ невозможность конкурировать съ владѣльцами нефтепроводовъ и, вслѣдствіе сего, по необходимости прекратили бы свои дѣла.

Съ другой стороны, отзывы самихъ американцевъ о стоимости доставки нефти посредствомъ трубъ по сравненію со стоимостью доставки посредствомъ желѣзной дороги на столько противорѣчивы, что трудно безъ собственнаго мѣстнаго опыта прійти въ этомъ отношеніи къ правильному заключенію. Одно было ясно, что доставка нефти къ главной магистральной трубѣ каждымъ частнымъ нефтехозяиномъ должна быть производима посредствомъ трубъ. Между тѣмъ, желѣзная дорога, удовлетворяя нефтяному дѣлу, будетъ удовлетворять и другимъ потребностямъ

мѣстнаго движенія и мѣстной промышленности, напр. доставкѣ къ источникамъ потребныхъ матеріаловъ для промысла и пассажирскому движенію и, между прочимъ, перевозкѣ нефтяныхъ остатковъ съ мѣста расположенія заводовъ въ Сураханахъ къ г. Баку, гдѣ въ нихъ ощущается крайняя необходимость для пароходства.

Устройство желѣзной дороги потребовало отпущаемаго обществу Поти-тифлисской желѣзной дороги изъ числа имѣющихся въ распоряженіи правительства суммъ этого общества по реализованнымъ уже, на основаніи § 17 устава общества, облигаціямъ 792.720 руб. мет. и доставки въ Баку изъ правительственнаго запаса рельсовъ со стальными головками и подвижнаго состава на сумму 606.914 руб. мет., возмѣщенныхъ обществомъ тоже изъ облигаціоннаго капитала.

Вслѣдъ за Высочайшимъ разрѣшеніемъ 22 іюня 1879 года на постройку Бакинской желѣзной дороги, въ министерствѣ путей сообщенія было приступлено къ обсужденію вопроса объ осуществленіи Батумской линіи, а 7 мая 1880 года Министръ путей сообщенія внесъ на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ вопросъ о предоставленіи обществу Закавказской желѣзной дороги сооруженія и эксплуатаціи сказанной линіи. Разсмотрѣвъ представленіе Министра, по которому избранное на появленіе Батумской линіи удовлетворяло эконо-

мическимъ и стратегическимъ видамъ, Комитетъ принялъ также мнѣніе генераль-адъютанта Посьета о предоставленіи постройки означенной линіи обществу Закавказской желѣзной дороги, признавая проектированныя для сего Министеромъ путей сообщенія, по соглашенію съ Министеромъ финансовъ, основанія соотвѣтствующими вообще значенію предпринимаемаго сооруженія.

На этихъ основаніяхъ, какъ направленіе Батумскаго участка отъ ст. Самтреди, такъ и предоставленіе его сооруженія обществу Закавказской желѣзной дороги съ соотвѣтственнымъ дополненіемъ устава означеннаго общества, получили Высочайшее утвержденіе 6 іюня 1880 года.

Съ цѣлью увеличенія провозоспособности Закавказской желѣзной дороги, въ 1883 году разрѣшено обществу этой дороги приобрѣсти 17 паровозовъ Ферли съ запасными частями, по утвержденнымъ министерствомъ путей сообщенія типамъ и техническимъ условіямъ, всего на сумму 983.890 р. мет., считая въ томъ числѣ и всѣ расходы по доставкѣ паровозовъ на дорогу, съ отнесеніемъ означеннаго расхода на свободный остатокъ отъ дополнительнаго облигаціоннаго выпуска въ 7.590.000 руб. мет. нарицательныхъ. Сооруженіе Бакинскаго и Батумскаго участковъ Закавказской желѣзной дороги, довершившее соединеніе рельсовымъ путемъ Каспійскаго моря съ Чернымъ, открыло произведени-

ямъ бакинской нефтяной промышленности доступъ къ рынкамъ Средиземнаго моря и Атлантическаго океана. Въ короткій промежутокъ времени съ открытія названныхъ участковъ, въ маѣ 1883 года, бакинскіе заводчики успѣли завязать черноморскимъ путемъ торговыя сношенія съ внѣшними рынками, вызвавшія уже къ концу того же года значительный заграничный спросъ на наши нефтяные продукты. Независимо отъ того, съ закрытіемъ навигаціи по Волгѣ и Каспійскому морю, часть нефтяныхъ грузовъ, слѣдовавшихъ до того времени царицынскимъ направлениемъ, воспользовалась новооткрытымъ путемъ и двинулась чрезъ Закавказскую желѣзную дорогу и Черное море къ внутреннимъ рынкамъ Россіи.

Въ силу этихъ обстоятельствъ, вызвавшихъ замедленіе въ перевозкѣ предъявленныхъ грузовъ, бакинскіе нефтепромышленники и городской голова обратились въ министерство, въ концѣ 1883 года, съ ходатайствомъ объ увеличеніи средствъ Закавказской желѣзной дороги. По всестороннемъ выясненіи вопроса о приспособленіи Закавказской желѣзной дороги къ потребностямъ бакинской нефтепромышленности, въ августѣ мѣсяцѣ 1884 года Министръ путей сообщенія вошелъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ, въ каковомъ представленіи признавалъ необходимымъ:

1) предоставить обществу Закавказской желѣзной дороги производство работъ и поставокъ въ суммѣ 3.808.713 руб.

2) разрѣшить ему отпускъ изъ казеннаго запаса 50 товарныхъ восьми-колесныхъ паровозовъ на сумму 1.740.000 руб. и

По открытіи Бакинскаго и Батумскаго участковъ представлялось окончательно необходимымъ выяснитъ также вопросъ о постройкѣ обхода Сурамскаго перевала, главной помѣхи развитію торговаго движенія по дорогѣ, независимо отъ того, что переваль этотъ, по своимъ техническимъ условіямъ замедляя грузовое движеніе, не обезпеченъ отъ всякаго рода несчастій и случайностей. По этимъ причинамъ, согласно требованію министерства путей сообщенія, правленіе общества Закавказской желѣзной дороги представило, 10 августа 1883 года, проектъ переустройства Сурамскаго перевала, основанный на результатахъ правительственныхъ изысканій 1874 года. По всестороннемъ обсужденіи этого проекта въ министерствѣ путей сообщенія, генераль-адъютантъ Посыетъ призналъ безусловно необходимымъ приступить къ переустройству Сурамскаго перевала, т. е. къ проложенію обходной линіи протяженіемъ 21,74 версты отъ ст. Михайлова до ст. Малиты Закавказской желѣзной дороги, съ устройствомъ на этой обходной линіи тоннеля длиною около

4-хъ версть. Грандіозное предпріятіе это, получившее уже Высочайшее утвержденіе и къ исполненію котораго приступлено въ текущемъ году, должно быть исполнено, главнымъ образомъ, непосредственнымъ распоряженіемъ казны, такъ какъ распоряженіемъ общества Закавказской желѣзной дороги имѣетъ быть выстроено около 7 версть обходной линіи отъ начала площадки станціи Малиты до станціи Ципа, на 2 версты не доходя до большаго тоннеля. Общая стоимость предполагаемыхъ работъ для обхода Сурамскаго перевала исчислена въ 10.575.000 руб. кред.

Перейдемъ теперь къ обзору въ хронологическомъ порядкѣ остальныхъ желѣзнодорожныхъ линій и главнѣйшихъ вѣтвей, построенныхъ средствами частныхъ обществъ.

Концессія и уставъ общества Боровичской желѣзной дороги Высочайше утверждены 15 декабря 1872 года.

Согласно уставу, общество обязалось приступить къ сооруженію дороги не позже 6 мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи и окончить оную, снабдивъ всѣми принадлежностями эксплуатаціи, не позже 2-хъ лѣтъ отъ того же срока. Но оказалось, что срокъ окончанія постройки нужно было продлить по 1 іюня 1877 года, на что, по пред-

ставленію Министра путей сообщенія, въ февралѣ 1876 года и воспослѣдовало Высочайшее соизволеніе.

Общество Новгородской узкоколейной желѣзной дороги, дѣйствующее на основаніи Высочайше утвержденной, 24 апрѣля 1870 года, концессіи для сооруженія и эксплуатаціи узкоколейной желѣзной дороги отъ ст. Чудово на Николаевской желѣзной дорогѣ до г. Новгорода, приняло на себя обязанность:

- а) построить узкоколейную желѣзную дорогу отъ г. Новгорода до Старой Русы;
- б) произвести различныя дополнительныя работы и поставки для улучшенія существующей дороги отъ Чудова до Новгорода по утвержденной на сей предметъ Министромъ путей сообщенія разцѣночной вѣдомости;
- в) производить эксплуатацію всей линіи отъ ст. Чудова до Старой Руссы.

Чудово-старорусской линіи присвоено наименованіе „Новгородской узкоколейной желѣзной дороги“, а обществу „Общество Новгородской узкоколейной желѣзной дороги“.

Уставъ общества Новгородской узкоколейной желѣзной дороги Высочайше утвержденъ 23 апрѣля 1876 года.

2 іюня 1876 года предоставлена обществу Уральской горнозаводской желѣзной дороги постройка желѣзныхъ дорогъ.

1) отъ Луньевскихъ копей къ р. Камѣ, у Веретья, съ вѣтвью къ Козеловскимъ копиямъ, протяженіемъ 6,76 вер., и 2) отъ Козеловскихъ копей къ р. Чусовой, у пересѣченія оной Уральскою горнозаводскою желѣзною дорогою (у Архипова), протяженіемъ 112 вер.

15 января 1877 года общество Ландварово-роменской желѣзной дороги, дѣйствовавшее на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 декабря 1871 г. устава, приняло въ свое распоряженіе приобрѣтенную правительствомъ Либавскую желѣзную дорогу, съ принадлежащею сей послѣдней вѣтвью до станціи Калкуны С.-Петербурго-варшавской желѣзной дороги. Затѣмъ, обѣ означенныя дороги получили общее наименованіе Либаво-роменской желѣзной дороги, а обществу Ландварово-роменской желѣзной дороги присвоено именованіе „общество Либаво-роменской желѣзной дороги“. Общество Либаво-роменской желѣзной дороги обязалось: а) производить эксплуатацію всей Либаво-роменской желѣзной дороги; б) устроить соединительную вѣтвь между Либавскою станцію и Либавскимъ портомъ, произвести работы и поставки,

необходимыя для улучшенія Либавской желѣзной дороги съ вѣтвью, и в) расширить и улучшить Либавскій портъ.

Дороги Кіево-брестская, Бресто-граевская и Одесская, согласно Высочайше утвержденному, 9 іюня 1878 года, уставу, образовали общество Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ общимъ протяженіемъ въ 2.298 верстъ. Къ этой сѣти въ 1880 году была присоединена и Бендеро-галацкая дорога, построенная, въ 1879 году, распоряженіемъ и средствами управленія дунайской дѣйствующей арміи, причемъ, въ возмѣщеніе расходовъ правительства по сооружеию дороги, на общество возложена уплата 6% на капиталъ стоимости Бендеро-галацкой вѣтви. Бендеро-галацкая дорога строилась въ тотъ періодъ, когда недавняя война временно приостановила постройку желѣзныхъ дорогъ, особенно съ гарантіей дохода правительствомъ.

Въ виду важности Ивангородо-домбровской желѣзной дороги въ стратегическомъ, торговомъ и промышленномъ отношеніи, Министръ путей сообщенія, по Высочайшему повелѣнію, внесъ 25 марта 1878 года, на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ соображенія объ осуществленіи сказанной линіи протяженіемъ въ 421 версту. Уставъ Ивангородо-домбровской желѣзной дороги окон-

чательно утверждёнъ 23 апрѣля 1882 года, причёмъ основной капиталъ общества опредѣленъ въ 24.849.000 р. мет. Въ представленіи отъ 25 іюня 1885 года, въ Комитетъ Министровъ, Министръ путей сообщенія предполагалъ:

1) разрѣшить обществу Ивангородо-домбровской желѣзной дороги устройство вѣтвей къ прусской и австрійской границамъ, по направленію отъ ст. Стржемещице Ивангородо-домбровской желѣзной дороги до ст. Сосновице и Граница Варшавско-вѣнской желѣзной дороги, всего протяженіемъ 19,₄₂ версты, а также вѣтви къ Домбровскимъ каменноугольнымъ копиямъ, протяженіемъ 4,₁₀ вер., съ тѣмъ, чтобы къ устройству окончныхъ станцій Сосновице и Граница было приступлено обществомъ лишь по заключеніи имъ договоровъ съ обществами Варшавско-вѣнской, Верхне-силезской и Императора Фердинанда желѣзныхъ дорогъ относительно права пользованія путями означенныхъ дорогъ и порядка движенія заграничныхъ поѣздовъ;

2) потребный для покрытія расходовъ по сооруженію упомянутыхъ пограничныхъ вѣтвей, а также вѣтви отъ ст. Домброво къ Домбровскимъ каменноугольнымъ копиямъ капиталъ, въ размѣрѣ 1.752.699 р. 50 к. кред., образовать дополнительнымъ выпускомъ облигацій на основаніяхъ, которыя имѣютъ быть опредѣлены Министромъ финансовъ;

3) разрѣшить обществу Ивангородо-домбровской желѣзной дороги выдачу въ счетъ капитала 1.669.625 р. (стоимость пограничныхъ вѣтвей) аванса въ размѣрѣ 30%, съ условіемъ погашенія этого аванса при выдачѣ платежныхъ свидѣтельствъ.

Означенное представленіе получило Высочайшее утвержденіе 22 ноября 1885 года.

Новороссійская вѣтвь Ростово-владикавказской желѣзной дороги предназначена соединить плодородныя области Сѣвернаго Кавказа и черноземный юго-востокъ государства съ глубокимъ, закрытымъ, незамерзающимъ портомъ на Черномъ морѣ и дать, такимъ образомъ, грузамъ этихъ частей Имперіи ближайшій и удобный выходъ прямо въ море, освободивъ морскія суда отъ необходимости входить въ Азовское море и грузиться въ его портахъ, мелководныхъ, замерзающихъ и требующихъ весьма значительныхъ суммъ для ихъ хорошаго устройства.

При разработкѣ техническаго проекта Новороссійской линіи, министерство путей сообщенія приняло въ соображеніе какъ изысканія, произведенныя въ 1882 году правительственною комисією такъ и изысканія, произведенныя въ томъ же году обществомъ Ростово-владикавказской дороги, под наблюдениемъ особаго, назначеннаго отъ министерства, инженера.

При стоимости Новороссійской вѣтви въ 16.945.116 руб. съ пропускною способностью на 31.000.000 пуд. груза, предполагаемый чистый доходъ въ 1.217.300 р. кред. признавался вполнѣ достаточнымъ для покрытія $\%$ и погашенія капитала. Хотя постройка этой вѣтви распоряженіемъ казны не могла бы встрѣтить затрудненія, но за то эксплуатация казною вѣтви Ростово-владикавказской желѣзной дороги была бы сопряжена съ большими неудобствами; почему, по представленію Министра путей сообщенія въ Комитетъ Министровъ, въ ноябрѣ 1884 года, Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ и рѣшено было Новороссійскую вѣтвь, протяженіемъ въ 250,84 вер., передать для сооруженія обществу Ростово-владикавказской желѣзной дороги, съ переименованіемъ его въ „общество Владикавказской желѣзной дороги“, при соотвѣтственномъ измѣненіи устава.

Въ январѣ 1883 года уполномоченные Костромскаго губернскаго земства и города Костромы вошли въ министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи устроить желѣзную дорогу отъ г. Ярославля до Костромы. Правленіе общества Московско-ярославской желѣзной дороги изъявило согласіе принять на страхъ и рискъ этого общества постройку означенной дороги берегомъ Волги. За симъ поступило дополнительное ходатай-

ство уполномоченныхъ Костромскаго губернскаго земства и г. Костромы — о сооружеіи, взамѣнъ прямой желѣзной дороги (берегомъ Волги) изъ Ярославля въ Кострому, желѣзной дороги отъ Иванова-Вознесенска черезъ Нерехту съ развѣтвленіемъ въ Ярославль и Кострому. Такъ какъ сооруженіе Костромской вѣтви не могло быть осуществлено безъ пособія правительства, то Министръ путей сообщенія сдѣлалъ распоряженіе объ обсужденіи этого предмета въ учрежденной при министерствѣ комисіи изъ представителей разныхъ вѣдомствъ. По подробномъ ознакомленіи съ вопросомъ, комисія пришла къ заключенію что проведеніе желѣзной дороги будетъ полезно въ интересахъ экономическихъ.

Сравненіе избраннаго обществомъ Московско-ярославской желѣзной дороги направленія Костромской линіи съ другими вариантами этой линіи привело къ слѣдующему: а) по варианту отъ Ярославля чрезъ Нерехту до г. Костромы, длина новой линіи составила бы около 86 вер. (главнаго пути), а разстояніе отъ Костромы до Москвы было бы 346 верстъ; б) по направленію отъ ст. Козьмодемьянскъ Московско-ярославской желѣзной дороги, чрезъ Нерехту, до г. Костромы протяженіе главнаго пути новой линіи составило бы 98 верстъ, а разстояніе отъ Костромы до Москвы было бы 344 вер.; в) по варианту отъ ст. Макарово

Московско-ярославской желѣзной дороги, чрезъ село Великое, Нерехту, до Костромы, нужно было бы построить новой линіи около 115 вер.; приче́мъ разстояніе отъ Москвы до Костромы составило бы 338 вер.

По прямому же направленію, избранному обществомъ Московско-ярославской желѣзной дороги, длина главной линіи Ярославско-костромской желѣзной дороги составляетъ 73,42 вер., а разстояніе отъ Костромы до Москвы не превыситъ 333 $\frac{1}{2}$ вер. проектированная этимъ же обществомъ по правому берегу р. Волги до г. Костромы вѣтвь имѣетъ длину въ 89,6 вер., а безъ станціонныхъ путей 76,12 верствъ. Хотя прямое направленіе и удовлетворяло въ значительной степени потребностямъ наиболѣе развитыхъ, въ промышленномъ отношеніи, пунктовъ мѣстности, прорѣзываемой вѣтвью, но при этомъ оно оставляло въ сторонѣ г. Нерехту, обойти который, при сооруженіи упомянутаго рельсоваго пути, представлялось крайне нежелательнымъ, почему Министромъ путей сообщенія и поручено было обществу Московско-ярославской желѣзной дороги произвести новыя изысканія Костромской вѣтви черезъ г. Нерехту.

Но этому новому проекту, длина Костромской вѣтви съ развѣтвленіемъ къ р. Волгѣ опредѣлилась въ 93,10 вер., т. е. на 16,98 вер. болѣе протяженія

вѣтви въ направленіи по правому берегу Волги. Стоимость вѣтви опредѣлена въ 3.428.142 руб.

Высочайшее соизволеніе на постройку сказанной желѣзнодорожной вѣтви, а равно и утвержденіе третьяго дополненія къ уставу общества Московско-ярославской желѣзной дороги послѣдовало 20 апрѣля текущаго 1886 года.

Въ 1874 году, Богородское городское общество и главнѣйшіе мѣстные фабриканты, признавая необходимымъ соединить г. Богородскъ рельсовымъ путемъ съ Московско-нижегородскою желѣзною дорогою, ходатайствовали о томъ черезъ посредство главнаго общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ. При повѣркѣ данныхъ, представленныхъ просителями, оказалось, что надежды представителей Глуховской мануфактуры на то, что, съ проведеніемъ Богородско-глуховской вѣтви, каменноугольное отопленіе вытѣснитъ нынѣшнее торфяное изъ ближайшихъ къ Богородску фабрикъ, должны, повидимому, оправдаться, тѣмъ болѣе, что подвозъ каменнаго угля, съ проведеніемъ Богородско-глуховской вѣтви, будетъ возрастать, какъ для Глуховской мануфактуры, такъ и для сосѣднихъ съ нею фабрикъ и промышленныхъ заведеній. На основаніи вышеизложеннаго, Министръ путей сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ

съ представленіемъ о разрѣшеніи главному обществу сооруженія Богородской вѣтви.

Высочайше утвержденнымъ, 31 мая 1885 года, положеніемъ Комитета Министровъ утверждена постройка желѣзнодорожной вѣтви отъ Богородской станціи Московско-нижегородской желѣзной дороги черезъ г. Богородскъ до р. Клязьмы при селѣ Глуховѣ, къ находящейся тамъ Богородско-глуховской мануфактурѣ; длина вѣтви — 16,43 вер., стоимость — 310.000 руб.; Богородско-глуховская мануфактура гарантируетъ сорокъ тысячъ рублей ежегоднаго сбора въ теченіе 12 лѣтъ.

Что касается сооруженія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ средствами казны, то, какъ уже сказано, въ началѣ послѣдняго двѣнадцатилѣтія постройка дорогъ средствами казны признавалась неудобною. Ранѣе того, какъ извѣстно, Николаевская, Московско-курская и Ливенская желѣзныя дороги, построенныя правительствомъ, имѣ же эксплуатировались, но впослѣдствіи двѣ первыя были переданы частнымъ обществамъ.

Изыскивая наиболѣе выгодные и дешевые способы желѣзнодорожнаго хозяйства, правительство рядомъ съ системою непосредственнаго завѣдыванія постройками и эксплуатаціею желѣзныхъ дорогъ, испытало въ періодъ времени съ 1863 по 1872 годъ особый хозяйственный способъ

постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ отъ казны чрезъ отвѣтственнаго подрядчика. Такимъ именно способомъ построены были всѣ участки Одесской желѣзной дороги. По мѣрѣ того, какъ постройка этихъ участковъ приводилась къ концу, ихъ передавали для эксплуатаціи частному обществу.

Результаты постройки и въ особенности эксплуатаціи упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ окончательно установили общее тогда мнѣніе, раздѣлявшееся и правительствомъ, объ убыточности для казны, сравнительно съ частными обществами, эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Послѣдствіемъ такого взгляда было полное прекращеніе непосредственнаго участія казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ теченіе почти всего десятилѣтія до 1880 г., пока неудовлетворительность хозяйства большинства желѣзнодорожныхъ обществъ не обратила на себя вниманія правительства и не принудила его возвратиться снова къ системѣ казенныхъ желѣзнодорожныхъ построекъ, каковой способъ и былъ примѣненъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 6 февраля 1881 года положенія Комитета Министровъ, къ имѣвшимъ строиться въ томъ же году Криворогской и Баскунчакской желѣзнымъ дорогамъ.

При разсмотрѣніи сего дѣла, между прочимъ, было выяснено, что изъ числа существовавшихъ

въ то время желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе пяти-шести находятся въ столь удовлетвори-тельномъ состояніи, что даютъ акціонерамъ извѣстную прибыль сверхъ гарантированнаго правительствомъ дохода; значительное же число ихъ обременяетъ государственное казначейство требованіемъ гарантіи, большею частью, въ полномъ размѣрѣ, а нѣкоторыя не имѣютъ даже достаточныхъ средствъ для удовлетворенія текущихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ.

Столь печальное состояніе хозяйства при огромной задолженности большинства желѣзнодорожныхъ компаній объяснялось тѣми условіями, въ которыя поставлена у насъ финансовая сторона желѣзнодорожнаго дѣла. При малой доходности въ то время большинства рельсовыхъ путей, заработка ими какого-либо дохода, сверхъ дарованной имъ правительствомъ гарантіи, представлялась возможною лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ и то только при условіи вполнѣ рациональнаго и бережливаго управленія. Такимъ образомъ, большинство нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ существовало на казенные капиталы и представляло собою ненормальное явленіе: съ одной стороны—расходования казенныхъ денегъ безъ достаточнаго контроля, а съ другой—частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшенію личнымъ интересомъ. Между тѣмъ, въ виду того гро-

маднаго вліяння, которое оказываютъ рельсовые пути въ дѣлѣ развитія экономической жизни государства, представлялось настоятельно необходимымъ привести ихъ въ надлежащее устройство и упрочить существованіе самыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Независимо отъ сего, освобожденіе; по возможности, государственной казны отъ тѣхъ громаднхъ расходовъ, которые вызывались ежегодными приплатами по гарантіи, а также отъ весьма значительныхъ затратъ на поддержаніе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, являлось вопросомъ первостепенной важности, почему, кромѣ предположенія о постройкѣ непосредственнымъ распоряженіемъ казны желѣзныхъ дорогъ Криворогской и Баскунчакской, полагалось необходимымъ приступить въ непродолжительномъ времени къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линій, переходъ коихъ въ руки правительства не былъ сопряженъ, въ виду ихъ финансоваго положенія, съ большими денежными затратами.

Въ 1881 году, почти одновременно съ изданіемъ Высочайшаго повелѣнія о сооруженіи Баскунчакской и Екатерининской желѣзныхъ дорогъ средствами государственнаго казначейства, Министръ финансовъ, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія, вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ

представленіемъ о принятіи въ казенное завѣдываніе Харьковско-николаевской желѣзной дороги, для чего предполагалось приобрѣсти, въ дополненіе къ имѣвшимся уже въ казнѣ $\frac{4}{5}$ всѣхъ акцій Харьковско-николаевской желѣзной дороги, остальную $\frac{1}{5}$ часть таковыхъ, находившихся еще въ частныхъ рукахъ, всего 21.580 акцій, на сумму 2.158.000 руб. Комитетъ Министровъ согласился съ этимъ представленіемъ, и 27 марта 1881 года Высочайше повелѣно принять Харьковско-николаевскую желѣзную дорогу въ завѣдываніе казны и предоставить Министру путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, выработать и ввести, въ видѣ опыта, на два года правила для эксплуатаціи Харьковско-николаевской желѣзной дороги правительствомъ, и затѣмъ представить въ Комитетъ Министровъ окончательный проектъ правилъ по сему предмету, составленный по указанію опыта и по новому соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ.

Во исполненіе таковаго Высочайше утвержденнаго положенія Комитета Министровъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ всѣ директоры правленія общества Харьковско-николаевской желѣзной дороги, за исключеніемъ одного, замѣнены были правительственными директорами, назначенными Министромъ путей сообщенія по соглашенію съ

Министромъ финансовъ, и въ то же время образована была особая комиссія для пріема дороги въ казну; одновременно съ симъ приступлено было къ выработкѣ правилъ эксплуатаціи дороги казною и къ составленію проекта общаго положенія объ управленіи эксплуатаціею Харьково - николаевской желѣзной дороги правительствомъ.

Выработанный проектъ организаціи управленія эксплуатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 6 сентября 1882 года, внесенъ Министромъ путей сообщенія на обсужденіе Комитета Министровъ, который, согласно съ представленіемъ, между прочимъ, положилъ:

1) проектъ временнаго положенія по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ утвердить и представить оный на Высочайшее Его Императорскаго Величества благоусмотрѣніе;

2) передать временному управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ завѣдываніе эксплуатаціею казенныхъ дорогъ Харьково-николаевской, Ливенской и другихъ, которыя, по особымъ распоряженіямъ правительства, будутъ подлежать принятію въ казну.

3) обратить вниманіе Министра путей сообщенія на то, что при составленіи окончательнаго положенія объ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое должно быть имъ внесено на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта, надлежитъ

устроить дѣло такъ, чтобы текущія дѣла эксплуатаціи были, по возможности, сосредоточены въ ихъ мѣстныхъ управленіяхъ. На разсмотрѣніе же центрального учрежденія восходило бы преимущественно производство по вопросамъ болѣе важнымъ, которые, по размѣру требующихся расходовъ или по необходимости предварительныхъ сношеній съ посторонними вѣдомствами, не могутъ быть разрѣшаемы мѣстными управленіями.

Государь Императоръ на положеніе Комитета Министровъ Высочайше соизволилъ изъявить согласіе, а самый проектъ временнаго положенія утвержденъ Его Величествомъ въ 15 день октября 1882 года. Того же 15 октября 1882 года Высочайше повелѣно возложить на временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ завѣдываніе эксплуатаціею оконченной въ то время постройкою распоряженіемъ правительства Баскунчакской солевозной желѣзной дороги.

На основаніи сего, временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 25 октября 1882 года, вступило въ завѣдываніе эксплуатаціею: Харьковско-николаевской, Ливенской узкоколейной и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ.

Министръ финансовъ, въ виду полного разстройства дѣлъ общества Тамбово-саратовской желѣзной дороги и постоянныхъ замѣшательствъ

въ отношеніяхъ между означеннымъ обществомъ и учрежденіемъ, гарантирующимъ доходъ по его акціямъ, вошелъ, по соглашенію съ Министромъ путей сообщенія, съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ объ обмѣнѣ 5% акцій Тамбово-саратовской желѣзной дороги, гарантированныхъ Саратовскимъ губернскимъ и Кирсановскимъ уѣзднымъ земствами и г. Саратовымъ, на гарантированныя правительствомъ 4% облигаціи. Комитетъ Министровъ одобрилъ это предположеніе Министра финансовъ и 28 декабря 1881 года послѣдовало Высочайшее по сему предмету соизволеніе.

15 октября 1882 года Высочайше повелѣно принять Тамбово-саратовскую желѣзную дорогу въ завѣдываніе казны, а затѣмъ, по всеподданнѣйшему докладу Министра путей сообщенія, 5 августа 1883 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе о передачѣ министерству путей сообщенія строившейся распоряженіемъ военнаго министерства Жабинско-пинской желѣзной дороги съ возложеніемъ завѣдыванія эксплуатаціею этой дороги на временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

2 марта 1885 года Высочайше утверждено положеніе Комитета Министровъ, которымъ постановлено предоставить Министру путей сообщенія,

по предварительному соглашенію съ Министромъ финансовъ, объявить обществу Муромской желѣзной дороги о согласіи правительства пріобрѣсти принадлежащую этому обществу дорогу на слѣдующихъ условіяхъ: 1) въ счетъ стоимости названной линіи засчитываются долги общества государственному банку и правительственнымъ вѣдомствамъ и учрежденіямъ, причемъ казна принимаетъ на себя и окончательные расчеты по отчужденію отошедшихъ подъ дорогу земель и имущества и по недодѣлкамъ на дорогѣ, и 2) обществу выдаться, для удовлетворенія частныхъ его кредиторовъ, 895.981 руб. На основаніи сего положенія Муромская желѣзная дорога, 1 октября 1885 г., поступила въ вѣдѣніе казны.

На основаніи Высочайшаго соизволенія 17 марта 1885 года принята въ казенное завѣдываніе Путиловская желѣзная дорога вмѣстѣ съ Гутуевскою вѣтвью подъ общимъ наименованіемъ „Портовой вѣтви Николаевской желѣзной дороги“ и передана въ краткосрочное пользованіе главнаго общества російскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Екатерининская желѣзная дорога, строившаяся непосредственнымъ распоряженіемъ временнаго управленія съ 1881 по 1884 годъ, при участіи государственнаго контроля въ фактической и предва-

рительной ревизіи операцій, пролегаетъ отъ востока къ западу по губерніямъ Екатеринославской и Херсонской и состоитъ изъ двухъ отдѣльныхъ участковъ: а) восточнаго—отъ ст. Ясиноватая (соединеніе съ Донецкою желѣзною дорогою) до ст. Синельниково (соединеніе съ Лозово-севастопольскою желѣзною дорогою), протяженіемъ 207 вер. съ двумя вѣтвями: 1) отъ ст. Авдѣевка Екатерининской желѣзной дороги до ст. Юзово Донецкой желѣзной дороги 13 верстъ и 2) отъ ст. Синельниково Екатерининской желѣзной дороги до ст. Синельниково Лозово-севастопольской желѣзной дороги $2\frac{1}{2}$ вер., и б) западнаго — отъ ст. Екатеринославъ до ст. Долинская (соединеніе съ Харьковско-николаевскою желѣзною дорогою), протяженіемъ $226\frac{1}{4}$ верстъ, съ тремя вѣтвями: 1) отъ ст. Екатеринославъ до пристани Кайданы на Днѣпрѣ 4 вер., 2) отъ ст. Запорожье до ст. Каменской на Днѣпрѣ $9\frac{1}{2}$ вер. и 3) отъ ст. Кривой-Рогъ до ст. Саксагань $7\frac{1}{2}$ вер.

Оба участка, восточный и западный, разъединяются между собою участкомъ Лозово-севастопольской желѣзной дороги Екатеринославъ-Синельниково, протяженіемъ 42 вер., по которому на основаніи особаго соглашенія, заключеннаго временнымъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ правленіемъ общества Лозово-севастопольской желѣзной дороги, совершается движеній

поѣздовъ съ одного участка Екатерининской дороги на другой, безъ пересадки пассажировъ и безъ перегрузки товаровъ. Правильное пассажирское и товарное движеніе по дорогѣ открыто 18 сентября 1884 года.

Жабинко-пинская желѣзная дорога строилась распоряженіемъ военнаго министерства въ 1882 г.; въ ноябрѣ мѣсяцѣ того же года открыто на ней правильное движеніе, причемъ дорога оставлена въ вѣдѣніи военнаго министерства до 1 сентября 1883 г., съ какого числа по Высочайшему повелѣнію отъ 5 августа 1883 г. она поступила въ вѣдѣніе министерства путей сообщенія.

Эта дорога пролегаетъ по Минской губерніи отъ станціи Жабинка Московско-брестской желѣзной дороги къ востоку, черезъ уѣздный городъ Кобринъ, до уѣзднаго города Пинска, гдѣ соединяется со строящеюся сѣтью Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ. Линія эта вошла въ сѣть (стратегическихъ) Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о необходимости постройки стратегическихъ дорогъ черезъ Полѣсье былъ возбужденъ въ 1883 году Военнымъ министромъ.

По обсужденіи сего вопроса въ особомъ совѣщаніи 14 февраля 1883 года въ присутствіи Государя Императора, Его Величеству благоугодно было возложить на Министра путей сообщенія

принять всѣ мѣры къ своевременному окончанію сооруженія Полѣвскихъ жел. дорогъ: 1) Вильно-ровно съ вѣтвями Барановичи-бѣлостокъ и соединительными, 2) Сѣдлецъ-малкинъ и 3) Пинскъ-гомель, всего около 1.075 верстъ.

Положеніемъ Комитета Министровъ, удостоившимся Высочайшаго утвержденія въ 6 день апрѣля 1885 года, между прочимъ, постановлено: произвести провѣрочныя изысканія по дорогамъ Псковъ-рига и Гомель-брянскъ, а, за послѣдовавшимъ затѣмъ въ томъ же 1885 году разрѣшеніемъ осуществить Ромны-кременчугскую и Гомель-брянскую желѣзныя дороги непосредственнымъ распоряженіемъ казны, работы по сооруженію этихъ двухъ дорогъ открыты въ 1885 году и на продолженіе этихъ работъ въ 1886 году испрошены кредиты.

22 мая 1882 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить немедленно къ сооруженію Екатеринбургско-тюменской желѣзной дороги. Признавъ, во исполненіе сего, необходимымъ, на случай предоставленія сего предпріятія частному обществу, для достиженія возможнаго пониженія строительной цѣны дороги, назначить состязаніе между заявившими о желаніи принять на себя осуществленіе проектируемой дороги, Министръ путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финан-

совъ, предъявилъ четыремъ соискателямъ выработанныя въ министерствѣ путей сообщенія техническія условія и нормальную безъ обозначенія цѣны (разцѣночную) вѣдомость на сооруженіе Екатеринбургско-тюменской линіи.

По обсужденіи въ министерствѣ путей сообщенія предложеній соискателей, и не остановившись на поступившихъ послѣ состязанія предложеніяхъ, Министръ путей сообщенія 16 ноября 1882 г. представилъ на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ вопросъ о сооруженіи Екатеринбургско-тюменскаго участка Уральской желѣзной дороги.

Высказавъ свои соображенія относительно наивыгоднѣйшаго предложенія соискателей, Министръ нашелъ необходимымъ разсмотрѣть общій вопросъ о томъ, что представляется предпочтительнѣе — строить ли желѣзныя дороги непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, или распоряженіемъ частнаго общества. По этому вопросу генералъ-адъютантъ Посыетъ счелъ долгомъ привести слѣдующія соображенія. Въ числѣ доводовъ, приводимыхъ въ пользу сосредоточенія желѣзнодорожныхъ предпріятій въ вѣдѣніи акціонерныхъ обществъ, самымъ существеннымъ представляется, на первый взглядъ, тотъ доводъ, что интересы акціонеровъ, т. е. хозяевъ предпріятія, тождественны съ интересами самаго предпріятія, изъ чего слѣдуетъ, что общество непосредственно заинтересовано въ

прочной и возможно-экономной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ отъ исполненія работъ зависитъ удешевленіе эксплуатаціи, т. е. увеличеніе доходовъ акціонеровъ. Но соображеніе это, если и оправдывается на практикѣ, то лишь по отношенію къ акціонернымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, представляющимъ надежды на такую доходность, что не предвидится необходимости пользованія правительственною гарантіею, причемъ и акціонеры будутъ видѣть прямой, близкій интересъ, для полученія дивиденда, въ хорошихъ хозяйственныхъ условіяхъ, т. е. въ возможно меньшемъ обремененіи платами за облигаціонный капиталъ. Опытъ всѣхъ прочихъ дорогъ, составляющихъ значительное большинство, не подтверждаетъ этого довода — ни у насъ, ни за границею. Доходныя дороги извлекаютъ выгоды изъ затраченнаго капитала путемъ постоянныхъ заботъ, какъ о возведеніи необходимыхъ построекъ въ предѣлахъ разумной экономіи и съ надлежащею прочностью, такъ и о хозяйственности распоряженій лицъ, поставленныхъ во главѣ предпріятія причемъ личный трудъ и дѣйствительный контроль являются неизбѣжнымъ послѣдствіемъ участія хозяевъ предпріятія, т. е. акціонеровъ, въ доходности послѣдняго. Акціонеры же гарантированныхъ правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, имѣя обезпеченный на акціи въ теченіе извѣстнаго или всего

срока владѣнія дорогою доходъ и разсчитывая, въ виду важнаго для государства значенія желѣзнодорожныхъ линій, на денежную поддержку правительства во время эксплуатаціи, мало заинтересованы въ увеличеніи доходности предпріятія, особенно когда предпріятіе по существу своему не даетъ надеждъ на уплату въ близкое время % на акціи и облигаціи изъ доходовъ эксплуатаціи.

Послѣдствіемъ этой слабой заинтересованности является отсутствіе контроля со стороны акціонеровъ за дѣйствіями избранныхъ ими строителей. Такое положеніе дѣла вызываетъ со стороны строителей стремленіе къ возможно дешевому исполненію работъ съ цѣлью полученія возможно большихъ остатковъ, которые еще въ недавнее время достигали весьма значительныхъ размѣровъ и поступали въ собственность строителей, не снимая съ правительства обязательства уплачивать въ теченіе всего срока концессіи гарантію, исчисленную на весь основной капиталъ, хотя часть его, какъ выше объяснено, вовсе не была вложена въ предпріятіе. По мѣрѣ выясненія, путемъ опыта, единичныхъ цѣнъ, строительныя цѣны утверждаемыя правительствомъ значительно понижены, и въ настоящее время является опасеніе, чтобы предприниматели, лишеныя возможности имѣть большія сбереженія изъ строительнаго капитала, не искали этихъ сбереженій въ ущербъ качеству

строительныхъ матеріаловъ и прочности самой постройки.

Опасеніе это тѣмъ болѣе основательно, что, при такомъ порядкѣ, правительство, не будучи хозяиномъ предпріятія, не можетъ выговорить себѣ въ заключаемыхъ съ обществами договорахъ (уставахъ) тѣхъ правъ по распоряженію дѣлами предпріятія, которыя предоставляются акціонерамъ, и ограничивается только надзоромъ за дѣйствіями общества чрезъ посредство правительственной инспекціи.

Неудобства концессій желѣзныхъ дорогъ съ гарантіею чистаго дохода представляются и во время эксплуатаціи дорогъ, потому что владѣльцы дороги и тутъ, прежде всего, имѣютъ въ виду выгоды личныя, временныя, обыкновенно несогласныя съ постояннымъ интересомъ предпріятія и государства. Борьба съ такими скрытыми интересами весьма трудна.

Всѣ исчисленные недостатки частной постройки желѣзныхъ дорогъ получаютъ особенную важность, если принять во вниманіе то преобладающее значеніе, которое приобрѣли желѣзныя дороги въ отношеніи къ другимъ путямъ сообщенія вслѣдствіе большаго удобства и скорости передвиженія по нимъ пассажировъ и грузовъ. Между тѣмъ правительство, отвѣтственное за правильность и безопасность движенія по этимъ государственнымъ пу-

тямъ первой важности, нынѣ имѣеть лишь надзоръ за частными обществами, въ непосредственное распоряженіе которыхъ эти пути отданы, неся при этомъ весьма значительные матеріальные убытки, причиняемые нехозяйственнымъ веденіемъ большей части этихъ такъ называемыхъ частныхъ предпріятій. Правительственная постройка желѣзныхъ дорогъ можетъ производиться не только безъ упомянутыхъ выше льготъ и жертвъ, убыточныхъ для казны и для всестороннихъ интересовъ государства, но и подъ дѣйствительнымъ и постояннымъ контролемъ: техническимъ, центральнымъ и мѣстнымъ, а также и финансовымъ.

Министръ путей сообщенія находилъ, что, при одинаковой степени требовательности, казенная постройка не можетъ обойтись дороже частной, такъ какъ частные предприниматели, опредѣляя строительную стоимость, имѣютъ всегда въ виду извѣстный барышъ въ пользу предпринимателя.

Въ виду общихъ и частныхъ соображеній, а равно принимая во вниманіе, что при казенной постройкѣ, сопровождающейся фактическимъ контролемъ, расходованіе суммъ производится по дѣйствительной стоимости, Министръ оставался при убѣжденіи въ предпочтительности способа сооруженія на счетъ казны и полагалъ неотложно приступить къ сооруженію Екатеринбургско-тюменской линіи непосредственнымъ распоряженіемъ прави-

тельства, начавъ эту постройку на счетъ ассигнованнаго для сей цѣли, по Высочайше утвержденному 1 октября 1880 года положенію Комитета Министровъ, кредита до 2-хъ милліоновъ.

По представленіи въ Комитетъ Министровъ приблизительнаго исчисленія стоимости и техническихъ условій сооруженія Тюменской линіи, на основаніи коихъ длина дороги опредѣлилась въ 312 верстъ, 17 декабря 1882 года состоялось Высочайшее утвержденіе положенія Комитета Министровъ, коимъ постановлено: сооруженіе Екатеринбургско-тюменской желѣзной дороги съ землянымъ полотномъ для одного пути произвести непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Переходя теперь къ разсмотрѣнію Сибирской желѣзной дороги, мы, въ виду особой важности этой линіи, остановимся на ней нѣсколько долѣе.

Относительно направленія Сибирской желѣзной дороги высказывались въ правительственныхъ учрежденіяхъ, въ печати и въ засѣданіяхъ ученыхъ обществъ два мнѣнія: одни стояли за проведеніе этой дороги отъ Рыбинска черезъ Вятку и Пермь къ сѣверу отъ Волги (сѣверное направленіе), а другіе — за направленіе по правой, южной сторонѣ Волги, черезъ Казань, отъ Москвы (южное). Вопросъ этотъ обсуждался, въ 1875 г., въ

Комитетъ и въ Совѣтъ Министровъ; по Высочайше утвержденному мнѣнію большинства членовъ Совѣта Министровъ положено было дать Сибирской дорогѣ слѣдующее направленіе: отъ Нижняго - Новгорода, соединеннаго непосредственно съ Москвою, дорога должна идти по нагорному (правому) берегу Волги на Казань, Екатеринбургъ и Тюмень; о продолженіи же сей дороги отъ Тюмени до Артамоновской пристани на Тобольскъ, должно было быть постановлено особо. Изысканія по сему направленію были произведены министерствомъ путей сообщенія въ 1876 г.

Война 1877 и 1878 годовъ остановила исполненіе Высочайше утвержденного въ 1875 г. положенія Совѣта Министровъ.

22 мая 1882 года Государю Императору благоугодно было состоявшееся въ 1875 году и вышеприведенное рѣшеніе Совѣта Министровъ считать не окончательнымъ. Согласно сему, въ 1882 и 1883 году произведены были министерствомъ путей сообщенія слѣдующія изслѣдованія:

1) отъ Оренбургской желѣзной дороги (въ 37 верстахъ отъ г. Самары) на г. Уфу (подробныя изысканія);

2) отъ г. Уфы до г. Челябинска черезъ г. Златоустъ (подробныя рекогносцировки);

3) отъ г. Уфы на переваль Уральскаго хребта между г. Екатеринбургомъ и истоками рѣкъ Бѣ-

лой и Урала, съ продолженіемъ этой линіи до линіи Екатеринбургъ-Троицкъ (подробныя рекогносцировки);

4) отъ Екатеринбурга до г. Троицка (подробныя изысканія) и

5) отъ г. Уфы (черезъ г. Красноуфимскъ) до г. Екатеринбурга (подробныя рекогносцировки).

Одною изъ главныхъ цѣлей проектируемой Сибирской желѣзной дороги есть осуществленіе транзитнаго пути, соединяющаго Сибирь съ центральною Россією. По мнѣнію Министра путей сообщенія, разрѣшеніе вопроса о соединеніи паровымъ путемъ двухъ половинъ Имперіи не можетъ быть подчинено условію удобства и дешевизны перевозки тѣхъ или другихъ грузовъ или удовлетворенія частныхъ интересовъ той или другой мѣстности, а должно согласоваться прежде всего съ общею государственною пользою. Объединеніе Сибири съ Европейскою Россією посредствомъ преобразованія ея гражданскаго и общественнаго устройства и дарованія ей тѣхъ улучшенныхъ административныхъ и судебныхъ формъ и порядковъ, коими пользуется Россія и потребность въ коихъ становится все ощутительнѣе не только для интересовъ Сибири, но и для всего государства, станетъ исполнимымъ лишь при условіи непрерывающагося быстрого сообщенія, по возможности,

всѣхъ частей далекой и обширной окраины съ центромъ государства.

Если даже смотрѣть на Сибирь, какъ на русскую колонію, то нельзя упускать изъ вида, что колониальную политику можно согласовать съ однимъ изъ слѣдующихъ двухъ началъ: или метрополія живетъ на счетъ своей колоніи, или послѣдней предоставляется одинаковая съ метрополією свобода экономического и общественнаго развитія.

Первое направленіе практически выражается вывозомъ колониальнаго сырья для переработки его на фабрикахъ метрополіи и ввозомъ фабрикатовъ этой послѣдней на рынки колоніи; второе—предоставленіемъ колоніи удобствъ для развитія ея естественныхъ богатствъ путемъ поощренія самобытной ея промышленности. Этотъ второй способъ дѣйствія наиболѣе соотвѣтствуетъ характеру русскаго народа, исконной политикѣ правительства и общей выгодѣ государства. И въ данномъ случаѣ сооруженіе желѣзной дороги, имѣющей исключительною или хотя бы преимущественною цѣлью—сближеніе сибирскаго сырья съ центрами обрабатывающей промышленности Европейской Россіи, не можетъ соотвѣтствовать національному началу, котораго слѣдуетъ держаться относительно Сибири. При избраніи надлежащаго направленія Сибирской желѣзной дороги должно прежде

всего имѣть цѣлью ускорить внесеніе въ жизни полузабытаго, лежащаго за Ураломъ, края тѣхъ элементовъ нравственнаго и матеріальнаго развитія, которыми, благодаря реформамъ прошедшаго и настоящаго благополучнаго царствованія, пользуется населеніе Россіи отъ Вислы до Урала. Пока не будетъ рельсоваго пути по самой Сибири, до тѣхъ поръ она будетъ отчуждена отъ общаго строя жизни государства.

Съ этой точки зрѣнія, главная и, можно сказать, великая задача правительства — облегчить и ускорить постройку первой желѣзной дороги по Сибири въ дополненіе къ достигаемому уже тамъ соединенію рѣчныхъ бассейновъ.

Еще многіе изъ значительныхъ городовъ Россіи находятся внѣ желѣзнодорожной сѣти. Но нельзя упускать изъ вида, что въ данномъ случаѣ вопросъ идетъ о сооруженіи рельсоваго пути не между какими-либо пунктами въ предѣлахъ Европейской Россіи, не о какомъ-либо мѣстномъ пути: вятскомъ, казанскомъ или уфимскомъ, но о Сибирской магистральной линіи, т. е. о пути, который по осуществленіи перваго его участка и по продолженіи его до Урала, въ самую Сибирь, наиболѣе удовлетворилъ бы потребностямъ этого обширнаго края. Поэтому, для правильнаго опредѣленія направленія европейскаго участка Сибирской дороги, необходимо, хотя приблизительно, намѣ

тить направленіе будущаго азіатскаго и, вмѣстѣ съ тѣмъ, главнаго участка этой линіи.

Населеніе всей Сибири доходить до 6 милл.; изъ нихъ до 4 милл., составляющихъ населеніе коренной Сибири, расположены отъ Урала до озера Байкала, по обѣ стороны сибирскаго почтоваго тракта, по полосѣ шириною отъ 200 до 300 верстъ. Къ сѣверу отъ этой населенной полосы идетъ сибирская тайга—обширные сплошные лѣса, непроходимая исконная глушь, за которою къ сѣверу, до самаго Ледовитаго океана, тянутся покрытыя мхами тундры. Къ югу отъ населенной полосы простираются: на западѣ Киргизскія степи, на востокѣ Алтайскія горы. Слѣдовательно, Сибирская желѣзная дорога не можетъ быть направлена иначе, какъ, приблизительно, по срединѣ названной, не широкой, сравнительно, полосы сибирскаго населенія. Это направленіе дороги почти совпадетъ съ существующимъ почтовымъ трактомъ, идущимъ черезъ Омскъ, Каинскъ, Красноярскъ, Нижнеудинскъ и Иркутскъ. Дорога эта пройдетъ по черноземной полосѣ между Томскомъ и Бійскомъ и, пересѣкая Обь, на которой стоятъ эти два города, будетъ соединена съ ними посредствомъ этой рѣки. Для продолженія же ея на западъ слѣдуетъ и направленіе европейскаго участка этой линіи продолжать за Омскъ по кратчайшему и наиболѣе выгодному направленію до соединенія

съ рельсовою сѣтью. Такое продолженіе пройдетъ черезъ Челябинскъ, Златоустъ и Уфу, и пересѣчетъ Волгу около Самары. Отсюда становится уже яснымъ, что, начиная строить сибирскій транзитный рельсовый путь съ европейскаго участка, слѣдуетъ направить этотъ послѣдній не иначе, какъ черезъ названные города. Ко всему этому необходимо еще присовокупить, что населенная полоса Сибири, которая въ то же время есть полоса сибирскаго чернозема, является прямымъ продолженіемъ черноземной полосы Европейской Россіи.

Исходя изъ вышесказанныхъ воззрѣній, Министръ путей сообщенія указывалъ, что въ техническомъ отношеніи линія Челябинскъ-Омскъ представляетъ меньшія техническія трудности, пересѣкающая рѣки Тоболь и Ишимъ въ ихъ верховьяхъ, отъ 150 до 250 верстъ выше, чѣмъ пересѣкала бы ихъ линія, направленная на Омскъ изъ Тюмени, и что въ экономическомъ отношеніи Омско-челябинская линія удовлетворяетъ всѣмъ государственнымъ цѣлямъ, которыя должны быть связаны съ разрѣшеніемъ вопроса о Сибирской дорогѣ, а именно:

1) пролегая, при направленіи, приблизительно, на Курганъ, по южной, плодородной части производительной полосы Западной Сибири, невдалекѣ отъ обширнѣйшаго скотоводнаго района

Акмолинской области, она пересѣкаетъ почти всѣ мѣстности, изъ которыхъ подвозится наибольшее количество хлѣба къ Златоустовскому и Екатеринбургскому переваламъ и въ коихъ сосредоточиваются степные и отчасти среднеазиатскіе грузы; .

2) теченіемъ р. Иртыша вліяніе желѣзной дороги распространяется въ сѣверномъ направленіи на Томскій округъ, а въ южномъ на среднія части Акмолинской и Семипалатинской областей, минеральныя и каменноугольныя мѣсторожденія коихъ представляютъ огромныя естественныя богатства, и на г. Семипалатинскъ, въ коемъ, послѣ умиротворенія Западнаго Китая, снова завязаны съ этимъ послѣднимъ дѣятельныя сношенія русскими торговыми людьми (изъ Елабуги, Кургана, Тюмени и Ирбита);

3) примыкая въ Челябинскъ къ границѣ Европейской Россіи, эта линія откроетъ вторыя ворота изъ Сибири въ Европу, что для Сибири будетъ несравненно выгоднѣе, чѣмъ имѣть только одинъ исходный пунктъ — черезъ Тюмень на Екатеринбургъ;

4) только Омско-челябинское направленіе, дающее возможность проектировать, для связи этой линіи съ общею рельсовой сѣткою государства, линію Челябинско-самарскую, удовлетворяетъ весьма важнымъ общегосударственнымъ, частнымъ и казеннымъ горнозаводскимъ, а также

земледѣльческимъ интересамъ обширныхъ плодородныхъ уѣздовъ Оренбургской, Уфимской и Самарской губерній, въ коихъ, при помощи крестьянскаго банка, многочисленныя переселенческія силы могутъ найти примѣненіе труда и осѣдность безъ траты достатковъ и здоровья на дальніе переезды.

При выполненіи начертаннаго плана, все торговое движеніе Сибири и Урала и обратно—европейскихъ грузовъ по Сибири—раздѣлится на два естественныя направленія: одно—водяными путями, удовлетворяющими потребностямъ сосѣднихъ мѣстностей сѣверо-западнаго края Сибири и самыхъ отдаленныхъ областей Восточной Сибири другое, желѣзнодорожное—отвѣчающее самой на сущной потребности производительной полосѣ Сибири отъ Урала до самаго Иркутска, а равно потребности степной и отчасти среднеазіатской торговли.

Высочайшею волею намѣченная задача о Сибирской магистральной линіи можетъ быть выполнена тѣмъ успѣшнѣе и время приступа къ сооруженію этого рельсоваго пути собственно по Сибири будетъ тѣмъ ближе, чѣмъ менѣе, при приблизительно одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, будетъ израсходовано наличныхъ средствъ и силъ государственнаго кредита на сооруженіе европейскаго участка Сибирской желѣзной дороги.

Изъ сравненія выгодныхъ и невыгодныхъ сторонъ направленій, по которымъ могла быть проложена Сибирская желѣзная дорога, а именно:

1) линіи Нижній Новгородъ-Казань-Николо-Березовскъ-Екатеринбургъ-Тюмень, длиною 1.744 версты;

2) линіи Самара-Уфа-Екатеринбургъ-Тюмень, длиною 936 вер., и

3) линія Самара-Уфа-Златоустъ-Челябинскъ, длиною 951,5 вер., —

Министръ путей сообщенія пришелъ къ слѣдующимъ главнымъ выводамъ:

а) постройкою линіи Самаро-челябинскаго направленія, взамѣнъ линіи изъ Екатеринбурга на Казань и Нижній, будетъ достигнуто сокращеніе линіи, предстоящей къ постройкѣ, на 303 версты и будетъ устранена необходимость сооруженія 4-хъ колоссальныхъ мостовъ, по стоимости равныхъ, примѣрно, постройкѣ желѣзной дороги болѣе 3000 верстъ протяженія, и сооруженіе коихъ, при неблагопріятныхъ условіяхъ, всегда возможныхъ при пересѣченіи большихъ рѣкъ, могло бы затянуть осуществленіе линіи на продолжительное время, и

б) въ общей строительной стоимости европейскаго участка Сибирской магистральной линіи будетъ достигнута экономія около 30 милл. руб., т. е.

на сумму, почти достаточную для постройки рельсового пути от Челябинска до Омска.

При такихъ значительныхъ выгодахъ въ строительномъ отношеніи, линія, предположенная министерствомъ путей сообщенія, осуществляетъ цѣли первостепенной важности, изъ коихъ главнѣйшія суть слѣдующія:

прочное обезпеченіе развитія производительности обширнаго горнаго Златоустовскаго округа и весьма значительныхъ частныхъ заводовъ, изготовляющихъ для арміи холодное оружіе и артиллерійскіе снаряды; значительный подъемъ земледѣльческихъ и иныхъ силъ цѣлой обширной страны, между Южнымъ Ураломъ и Волгою, щедро надѣленной природными богатствами; обезпеченіе дешевой доставки изъ за Урала хлѣба и изъ Киргизской степи произведеній скотоводства и киргизскихъ лошадей, весьма цѣнныхъ по своимъ качествамъ.

Кромѣ сего, Самаро-челябинская дорога полезна еще въ томъ отношеніи, что, не отнимая дохода Уральской желѣзной дороги, она повліяетъ на увеличеніе дохода Оренбургской, Моршанско-сызранской и другихъ желѣзныхъ дорогъ, доходъ коихъ гарантированъ правительствомъ.

Признавая, что всѣ эти послѣдствія неизмѣримо болѣе достойны вниманія правительства чѣмъ нѣкоторое облегченіе полученія сырыхъ и

отправленія мануфактурныхъ товаровъ, которымъ воспользовались бы казанскія и московскія фирмы и ставя вопросъ о Сибирской желѣзной дорогѣ на общегосударственную почву, Министръ путей сообщенія, въ 1884 году, ходатайствовалъ: объ отмѣнѣ утвержденнаго въ 1875 году такъ называемаго южнаго направленія Сибирской желѣзной дороги отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ; объ утвержденіи къ постройкѣ перваго участка болѣе южной Сибирской магистральной линіи желѣзной дороги по направленію отъ мѣста пересѣченія Оренбургской желѣзной дороги рѣкою Кинель, черезъ г. Златоустъ, на Челябинскъ; объ утвержденіи къ постройкѣ линіи желѣзной дороги по восточному склону Уральскаго хребта, отъ одного изъ пунктовъ Екатеринбургско-тюменской линіи на пересѣченіе съ участкомъ Златоустъ-Челябинскъ, по окончательномъ опредѣленіи развѣдками, производимыми министерствомъ государственныхъ имуществъ, залеганія каменнаго угля въ указанной мѣстности.

Ходатайство это, по представленію Комитета Министровъ, было, 6 января 1885 года, Высочайше уважено, причемъ, между прочимъ, Высочайше утвержденнымъ въ этотъ день положеніемъ Комитета Министровъ предоставлено Министру путей сообщенія внести, по соглашенію съ Министромъ финансовъ, свои предположенія о способѣ

постройки желѣзной дороги отъ мѣста пересѣченія Оренбургской желѣзной дороги р. Кинель до г. Уфы и далѣе, черезъ Златоустъ, по восточному склону Урала до одного изъ пунктовъ Екатеринбургско-тюменской линіи или до Каменской ея вѣтви, и о неотлагательномъ приступѣ къ сооруженію перваго ея участка—Самара-Уфа.

Принимая во вниманіе, что рассматриваемая линія желѣзной дороги, примыкая къ строящейся непосредственно распоряженіемъ казны Екатеринбургско-тюменской желѣзной дорогѣ, составляетъ весьма важное продолженіе этой линіи причемъ, при посредствѣ новой желѣзной дороги получится возможность устанавливать тарифы какъ на всѣ грузы Екатеринбургско-тюменскаго района направляющіеся въ Европейскую Россію, такъ и на горнозаводскія произведенія всего Урала, и что сохраненіе при такихъ условіяхъ столь важнаго транзитнаго пути въ непосредственномъ вѣдѣніи правительства какъ при сооруженіи, такъ и при эксплуатаціи этого пути, представляется преждъ всего желательнымъ, Министръ путей сообщенія по соглашенію съ Министромъ финансовъ, въ январѣ 1885 года внесъ на благоусмотрѣніе Комитета Министровъ дополнительное ходатайство о построеніи Сибирской желѣзной дороги отъ линіи Оренбургской желѣзной дороги (у пересѣченія ея рѣкою Кинель), черезъ Уфу и Златоустъ, до од

ного изъ пунктовъ Екатеринбургско-тюменской желѣзной дороги, или до Каменской ея вѣтви, непосредственнымъ распоряженіемъ казны черезъ временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и съ подчиненіемъ всѣхъ операций по упомянутой постройкѣ надзору государственнаго контроля, въ общемъ порядкѣ, установленномъ для ревизіи операций по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Въ настоящее время производится непосредственнымъ распоряженіемъ казны постройка слѣдующихъ дорогъ:

1) Самаро-уфимская, протяженіемъ отъ станціи Кинель Оренбургской желѣзной дороги до г. Уфы (454,54) и за Уфу до Златоуста (410)		
Итого	864,54 верстъ
2) Брестъ-холмская		106,96 „
3) Сѣдлецъ-малкинская...		62,13 „
4) Гомель-брянская		256,21 „
5) Ромны-кременчугская		197,81 „
6) Псково-рижская съ вѣтвью на Дерптъ		375,00 „
7) Ржево-вяземская		115,35 „
8) Часть обходной линіи Сурам- скаго перевала		13,36 „

А всего 1.991,46 верстъ.

Кромѣ того, временнымъ управленіемъ казен-

ныхъ желѣзныхъ дорогъ эксплуатируются слѣдующія линіи:

1) Харьковско-николаевская ж. д...	845,14	версть
2) Екатерининская ...	471,93	„
3) Тамбово-саратовская	366,98	„
4) Баскунчакская	72	„
5) Полѣвскія желѣзныя дороги...	1.151	„
6) Ливенская ...	56,93	„
7) Муромская...	105,58	„
8) Екатеринбургско-тюменская..	349,60	„

Всего 3.339,16 версть

Распоряженіемъ частныхъ обществъ осуществляется въ настоящее время постройка слѣдующихъ линій:

Общество Закавказской желѣзной дороги:

а) часть обхода Сурамскаго перевала ... 8 верст.

б) Тквибульская каменноугольная вѣтвь 39,73 „

Общество Ивангородъ-домбровской жел. дор.—вѣтви къ австрійской и прусской границамъ... 18,26 „

Общество Владикавказской жел. дороги — Новороссійская вѣтвь 255,95 „

Общество Московско-ярославской ж. д.—Ярославско-костромская вѣтвь 89,45 „

Всего... .. 411,03 вер.

По обзорѣ двѣнадцатилѣтней дѣятельности министерства по сооруженію и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, намъ предстоитъ теперь ознакомить читателя съ основными мѣропріятіями по регулированію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, къ которымъ должны быть отнесены учрежденіе и дѣятельность технического отдѣла совѣта министерства и совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Отсутствіе надлежащаго порядка въ желѣзнодорожной эксплуатаціи и неопредѣленность взаимныхъ отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ казнѣ и публикѣ—истекающія отъ недостаточной ясности уставовъ обществъ по отношенію ихъ правъ и обязанностей, а также вслѣдствіе кратковременности опыта—порождало неудовольствіе и нареканія со стороны правительства и публики на желѣзнодорожное дѣло, и въ то же время ложилось тяжелымъ бременемъ на Государственное Казначейство, вызывая напрасныя со стороны казны приплаты, которыя являлись лишь послѣдствіемъ несоотвѣтствія между интересами желѣзнодорожныхъ обществъ и интересами торговли, промышленности и общегосударственнаго хозяйства.

Такое неестественное положеніе у насъ желѣзнодорожнаго вопроса требовало для возможности улучшенія дѣла, изслѣдованія его причинъ, и съ этой цѣлью, по представленію Министра пу-

тей сообщенія 22 іюня 1876 года, воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіе особой высшей комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, согласно Высочайше утвержденной программѣ. Учрежденіемъ этой комиссіи было положено начало законодательной работѣ, которая закончилась 12 іюня 1885 года изданіемъ Высочайше утвержденного общаго устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и положенія совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при министерствѣ путей сообщенія, состоящемъ какъ изъ представителей всѣхъ соприкасающихся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ частей государственнаго управленія, такъ и изъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, мануфактурной, горнозаводской и земледѣльческой промышленности.

Одновременнымъ изданіемъ общаго устава учрежденіемъ совѣта съ обширными полномочіями законодатель ясно указалъ, что на уставъ этотъ надо смотрѣть какъ на законъ, подлежащій, въ ближайшемъ будущемъ, дальнѣйшему развитію и улучшенію.

Выдающееся значеніе совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ среди остальныхъ учреждений министерства путей сообщенія наглядно обрисовано въ рѣчи Министра путей сообщенія, произнесенной при открытіи дѣйствій совѣта по же

лѣзнодорожнымъ дѣламъ, 30 января настоящаго 1886 года, въ коей между прочимъ сказано:

„Изъ различныхъ специальностей, входящихъ въ кругъ дѣятельности народовъ, специальность желѣзнодорожнаго дѣла принадлежитъ къ числу новѣйшихъ; поэтому и наилучшій способъ управленія имъ не вполнѣ еще опредѣлился: въ различныхъ государствахъ до настоящаго времени производятся въ этомъ отношеніи опыты и перемѣны.

„Съ быстрымъ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ европейской и американской, достигшихъ вмѣстѣ въ продолженіе полустолѣтія 300.000 верстъ, значительно развились составляющія желѣзнодорожное дѣло частныя специальности: строительная, эксплуатаціонная и хозяйственная. Эти специальности достигли такихъ размѣровъ и такого значенія, что каждая требуетъ уже своихъ специалистовъ и соотвѣтственныхъ специальныхъ учреждений.

„Установленія вѣдомства, управляющаго въ Россіи желѣзнодорожнымъ дѣломъ — учрежденія министерства путей сообщенія — тоже постепенно измѣнялись соотвѣтственно требованіямъ дѣла, и въ настоящее время *департаментъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ*, объединенныя въ лицѣ начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ, каждый, по техническому отдѣлу и, кромѣ того,

для предварительнаго разсмотрѣнія поступающихъ въ эти учрежденія проектовъ сооруженій и работъ, устроено *зъ техническихъ совѣщанія*. Тарифные вопросы какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, разсматриваются въ *тарифномъ отдѣлѣ*. Въ всѣхъ этихъ учрежденіяхъ состоитъ при Министрѣ главная инспекція, которую составляютъ главный инспекторъ и егс помощники, какъ для частныхъ, такъ и для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

„Вопросы, наиболѣе важныя, по всѣмъ частямъ желѣзнодорожнаго дѣла вносились департаментомъ и временнымъ управленіемъ до сего времени въ совѣтъ министерства. Нынѣ же, съ учрежденіемъ совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ дѣла законодательныя и эксплуатаціонныя изъемаются изъ вѣдѣнія общаго совѣта министерства строительныя, техническія, такъ же какъ и дѣла эксплуатаціонныя, останутся въ вѣдѣніи техническаго отдѣла совѣта, гдѣ, кромѣ того, будутъ разсматриваться какъ дѣла по сооруженію портовъ, такъ и по внутреннимъ воднымъ путямъ государства.

„Такимъ образомъ, совѣтъ, открывающій свои дѣйствія, и техническій отдѣлъ общаго совѣта министерства составляютъ два высшія по желѣзнодорожному дѣлу учрежденія въ Имперіи, и если принять во вниманіе то вліяніе, которое имѣютъ

желѣзныя дороги на развитіе страны и на преуспѣяніе всѣхъ родовъ дѣятельности населенія, то нельзя не усмотрѣть того большаго значенія, которое, такимъ образомъ, имѣютъ эти два учрежденія среди всѣхъ другихъ учреждений государства...

„Правильное и согласованное съ экономическимъ условіемъ страны устройство путей сообщенія составляетъ одно изъ существенныхъ условій экономическаго преуспѣянія государства. Затрогивая въ каждомъ пунктѣ своего направленія различныя мѣстные интересы, пути сообщенія требуютъ наибольшаго вниманія и осторожности...“

ЖУРНАЛЫ
СОВѢТА
ПО ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫМЪ ДѢЛАМЪ.

Журналъ 15 октября 1887 года.

№ 64/156.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла отъ 3 октября, за № 1.215,— объ установленіи тарифа на иностранныя сельди, перевозимыя транзитомъ изъ Кенигсберга черезъ Граево и Радзивиловъ.

Правленіе общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи статистическихъ свѣдѣній о движеніи грузовъ по Юго-западнымъ дорогамъ, заявляетъ, что перевозка сельдей изъ Кенигсберга въ Галицію черезъ Граево-Радзивиловъ, производившаяся въ прежнее время въ довольно значительномъ размѣрѣ, прекратилась совершенно; при этомъ потерянные для граевского направленія сельди, по мнѣнію правленія, не отправляются въ Галицію и инымъ путемъ по русскимъ дорогамъ. Заключая отсюда, что галиційскія фирмы получаютъ транспорты сельдей по дорогамъ заграничнымъ, помимо дорогъ русскихъ, правленіе Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, дабы возобновить перевозку сельдей изъ Кенигсберга черезъ Граево-Радзивиловъ, полагаетъ, по соглашенію съ дирекціею Восточно-пруско-южной дороги, установить на перевозку сельдей въ означенномъ направленіи прямой спеціальнй тарифъ въ $\frac{1}{17}$ в., каковая пудовертная ставка принята также и Восточно-пруско-южною дорогой за ея часть.

На семь основаніи, за партіи сельдей въ 610 пудовъ назначается провозная плата (безъ дополнительныхъ сборовъ) въ пользу Восточно-прусско-южной желѣзной дороги 56 марокъ и въ пользу Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ 68 р. 95 к.

При обсужденіи заявленія правленія Юго-западныхъ дорогъ, Тарифный отдѣлъ изъ официальныхъ данныхъ Министерства финансовъ усмотрѣлъ, что главная часть русскаго транзита сельдей направляется черезъ Млаву-Границу по Привислинской и Варшавско-вѣнсской желѣзнымъ дорогамъ, причемъ за вагонъ сельдей отъ Млавы до Границы (403 версты) взимается 84 р. 83 к.

Такъ какъ, согласно проектированному правленіемъ Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ тарифу, предполагается взимать за разстояніе отъ Граева до Радзивилова въ 535 вер. плату по 68 р. 95 к. съ вагона, то проектированный тарифъ является конкуррентнымъ не иностраннымъ, а русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и результатомъ его установленія была бы потеря для русскихъ желѣзныхъ дорогъ по 15 р. 90 к. съ каждаго вагона сельдей при болѣе длинной ихъ перевозкѣ на 132 версты. По сему Тарифный отдѣлъ полагалъ ходатайство правленія общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ отклонить.

Представители частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Совѣтѣ указали на необходимость пересмотра настоящаго дѣла въ Тарифномъ отдѣлѣ съ тѣмъ, чтобы правленію предоставлена была возможность разъяснить или видоизмѣнить его ходатайство сообразно съ приведенными Тарифнымъ отдѣломъ данными.

Соглашаясь съ этимъ заявленіемъ, Совѣтъ *положилъ*: возвратить настоящее дѣло въ Тарифный отдѣлъ, для новаго его разсмотрѣнія при участіи представителя отъ правленія общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Журналъ 15 октября 1887 года.

№ 65/157.

Слушанъ докладъ Временнаго тарифнаго желѣзнодорожнаго отдѣла отъ 4 октября, за № 1.226—о таксѣ за услуги трехъ новыхъ транспортныхъ конторъ общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ (въ Могилевѣ, Балтѣ и Леово) и городской стаціи въ Елисаветградѣ.

Правленіе общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи статьи 10 Общаго устава, представило на усмотрѣніе Министерства путей сообщенія проекты положеній о трехъ транспортныхъ конторахъ въ г. Могилевѣ (на Днѣстрѣ), Балтѣ и мѣстечкѣ Леово (на Прутѣ) и о городской станціи (въ г. Елисаветградѣ), предполагаемыхъ къ открытію самимъ обществомъ означенныхъ дорогъ.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, 18 іюля сего года, за № 6.681, по распоряженію временно исправлявшаго должность товарища Министра, начальника управленія желѣзныхъ дорогъ, сообщилъ правленію, что со стороны Министерства путей сообщенія, по соглашенію съ Министерствомъ финансовъ, не имѣется возраженій противъ открытія обществомъ въ указанныхъ пунктахъ транспортныхъ конторъ и городской станціи, и что за услуги сихъ конторъ и станцій разрѣшается взимать проектированные въ представленныхъ положеніяхъ сборы временно, впредь до утвержденія ихъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, согласно п. 4 ст. 8 Положенія о семьѣ Совѣтѣ.

Въ виду сего, проектированная правленіемъ общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ такса была передана на предварительное разсмотрѣніе Тарифнаго отдѣла.

Имѣя въ виду, что открытіе транспортныхъ конторъ за счетъ и отъ имени самого общества Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ является первою такого рода попыткою на этихъ дорогахъ, такъ что одинъ лишь опытъ можетъ выяснитъ достаточность проектируемой таксы, а затѣмъ, принимая въ соображеніе, что размѣръ этотъ не превышаетъ одобреннаго Совѣтомъ размѣра платы для городскихъ станцій: на Варшавской, Балтійской и Закавказской желѣзныхъ дорогахъ, Временный тарифный желѣзнодорожный отдѣлъ полагалъ возможнымъ временно, срокомъ на два года, утвердить проектированныя таксы съ нѣкоторыми незначительными измѣненіями и съ тѣмъ, чтобы всякое измѣненіе этой таксы, въ теченіи указаннаго времени, производилось не иначе, какъ съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія и чтобы за два мѣсяца до окончанія срока правленіемъ дорогъ представлены были подробныя соображенія о томъ размѣрѣ сбора, какой правленіе найдетъ нужнымъ установить на будущее время.

Представитель торговли, предсѣдатель Рыбинскаго биржеваго комитета остановился прежде всего на томъ обстоятельстве, что настоящее дѣло внесено на утвержденіе Совѣта по желѣзнодорож-

нымъ дѣламъ на основаніи пункта 4 ст. 8 Положенія о Совѣтѣ. Но на основаніи пункта 4 рассмотрѣнію Совѣта подлежатъ желѣзнодорожные тарифы и таксы, *разрѣшенныхъ ко взиманію* дополнительныхъ сборовъ въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ утвержденіе сихъ тарифовъ и таксъ принадлежитъ правительству. Взиманіе платы за услуги транспортныхъ конторъ нельзя, по мнѣнію г. Журавлева, подвести подъ понятіе о дополнительныхъ сборахъ, потому что дополнительные сборы вытекаютъ изъ тѣхъ положеній Общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, которыми налагается на желѣзныя дороги обязанность выполнять извѣстныя требованія отправителей по перевозкѣ грузовъ.

На основаніи статьи 10 Общаго устава, проекты договоровъ, а равно проекты положеній о дѣйствіи желѣзнодорожныхъ транспортныхъ конторъ или городскихъ станцій представляются на усмотрѣніе Министерствъ путей сообщенія и финансовъ и только въ случаѣ возраженія со стороны сихъ Министерствъ, приведеніе въ дѣйствіе сихъ договоровъ приостанавливается, впредь до рѣшенія вопроса Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Въ настоящемъ случаѣ предположенія правленія Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ возраженія со стороны Министерствъ не встрѣтили и потому самое дѣло внесенію въ Желѣзнодорожный совѣтъ не подлежало.

За симъ оно могло быть внесено въ Совѣтъ, по распоряженію Министра путей сообщенія, на основаніи 6 пункта статьи 8; но въ этомъ случаѣ, для правильнаго разрѣшенія вопроса о таксѣ слѣдовало бы внести и не встрѣтившіе возраженій проекты положеній о дѣйствіи предположенныхъ къ открытію Юго-западными желѣзными дорогами транспортныхъ конторъ, чтобы Совѣтъ могъ ознакомиться съ условіями, правами и обязанностями отырываемыхъ Юго-западными дорогами учреждений.

Не упоминая объ установленіи или утвержденіи размѣра платъ въ ст. 10, Общій уставъ, очевидно, имѣетъ въ виду предоставить вполнѣ усмотрѣнію двухъ Министерствъ утвержденіе правилъ, которыми общества желѣзныхъ дорогъ имѣютъ руководствоваться при установленіи платъ за перевозку товаровъ гужемъ или водою и за другія услуги, оказываемыя публикѣ транспортными конторами.

Что же касается установленія собственно размѣра платъ за услуги, то таковое должно быть предоставлено, по мнѣнію г. Журавлева, усмотрѣнію обществъ, учреждающихъ транспортныя конторы или городскія станціи. Такой образъ дѣйствій представляется

не только совершенно правильнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ товароотправителей и желѣзныхъ дорогъ, но будетъ и гораздо практичнѣе нынѣ предполагаемаго утвержденія платы, для сужденія о размѣрѣ которыхъ нѣтъ данныхъ. Между тѣмъ, утвержденіе при такихъ условіяхъ размѣра платы можетъ стѣснить желѣзныя дороги, ибо если услуги будутъ стоить дорого, никто не будетъ пользоваться контрактами, а если онѣ будутъ дешевы, то можетъ случиться, что учредители понесутъ убытокъ.

Признавая необходимымъ обсужденіе возбужденнаго представителемъ торговли вопроса въ Тарифномъ отдѣлѣ, предварительно разсмотрѣнія въ Совѣтѣ настоящаго дѣла, Совѣтъ *положилъ*: возвратить докладъ за № 1.226 для указанной цѣли въ Тарифный отдѣлъ.

Подлинный журналъ за надлежащимъ подписаніемъ.

Отъ Института инженеровъ путей сообщенія
Императора Александра I.

16 ноября, въ понедѣльникъ въ 8 часовъ вечера въ Конференцъ-залѣ Института будетъ прочитано инженеромъ Г. К. Мерчингомъ лекція о способѣ спайки металловъ подъ водою по способу Бенардоса.

Всѣ Гг. инженеры путей сообщенія имѣютъ свободный
входъ.

Предположенія о соединеніи рѣкъ и озеръ Балтійскаго бассейна между собою *).

ГЛАВА IX.

Предположенія о соединеніи разныхъ рѣкъ Балтійскаго бассейна съ р. Западною Двиною.

70. Предположеніе о соединеніи р. Трейдеръ-Аа съ р. Западною Двиною посредствомъ озера Верро **).

Во второй половинѣ семнадцатаго столѣтія, по указу Императрицы Екатерины II, генераль-губернаторомъ Лифляндіи, Брауномъ, былъ основанъ городъ Верро. Для соединенія этого города съ Рижскимъ портомъ, генераль-губернаторъ Браунъ приказалъ подковнику Вейсману составить проектъ водянаго сообщенія.

Водяной путь предполагалось построить по слѣдующему направленію: изъ озера Верро, каналомъ длиною 8 вер., въ рѣку Шварцбахъ, впадающую въ рѣку Трейдеръ-Аа. Затѣмъ предполагалось провести каналомъ р. Трейдеръ-Аа въ озеро Бѣлое, которое предполагалось соединить каналомъ же съ озеромъ Штанпозее посредствомъ двухъ небольшихъ каналовъ.

Въ 1829 году поступила отъ Лифляндскаго генераль-губернатора, барона Ровена, записка на Высочайшее имя объ устройствѣ этого водянаго пути. Эжъ записка, въ томъ же 1829 году, была препровождена комиссіею проектовъ и смѣтъ на разсмотрѣніе управляющаго III округомъ путей сообщенія, полковника Рокассовскаго.

Полковникъ Рокассовскій рѣшительно высказался противъ устройства этого пути, находя, что выгоды, которыя получились бы отъ

такого устройства, никогда не окупили бы расходовъ. Последніе же, вслѣдствіе гористой мѣстности, были бы громадны.

Вслѣдствіе такого заключенія полковника Рокассовскаго, главноуправляющій путями сообщенія, графъ Толь, приказаль это дѣло считать рѣшеннымъ.

Въ 1817 году генераль-губернаторъ маркизь Паулучи упоминалъ тоже о проектѣ Вейсмана и просилъ Государя Императора о разрѣшеніи постройки этого сообщенія. При разсмотрѣніи его записки въ совѣтѣ главнаго управленія путей сообщенія было рѣшено, что, вслѣдствіе громадныхъ издержекъ, устройство сообщенія пользы не принесеть.

Въ дѣлахъ архива имѣется Высочайше утвержденный указъ Правительствующему Сенату отъ 14 апрѣля 1798 года, изъ котораго видно, что Лифляндское дворянство желало соединить р. Аа съ Западною Двиною для легчайшей доставки произведеній окрестностей Вольмара, Вендена и Валка въ Ригу. Для этой цѣли разрѣшено было устроить акціонерное общество—„складку акціонеровъ“. Предполагалось построить каналъ длиною въ 3 версты съ двумя шлюзами. Но и это предпріятіе не кончилось ничѣмъ.

71. Предположеніе о соединеніи р. Великой съ р. Западною Двиною *).

Въ 1811 году было приступлено къ устройству сообщенія между озеромъ Себежемъ, около города того же названія, и р. Западною Двиною, посредствомъ ея притока р. Дриссы, и цѣпи небольшихъ озеръ. Это сообщеніе было устроиваемо съ стратегическою цѣлью, такъ какъ г. Себежъ и окрестности его, „съ присовокупленіемъ упомянутаго сообщенія, могутъ составить важную оборону, если въ семь городѣ или его окрестности учредить депо“.

Въ составъ сообщенія входятъ: Себежское озеро, лежащее въ 4 верстахъ отъ г. Себежа и соединенное рѣчкою Угоринкою съ озеромъ Вороновымъ; озеро Вороново, соединенное съ Бѣлымъ озеромъ проливами Вейштеромъ и Глубокимъ и рѣчкою Глобишицею; озера: Бѣлое, Нечерицъ и Лисно. Последнее соединяется рѣчкою Нерицею съ небольшимъ озеромъ, изъ котораго вытекаетъ р. Своина, выпадающая въ Дриссу, притокъ р. Западной Двины.

Устройство этого сообщенія было окончено въ 1816. году.

*) Архивъ гл. управл., л. № 210, 1811 года.

Въ 1811 году инженеръ-генераль-маіоръ Ивашевъ представилъ проектъ соединенія Себежскаго озера съ р. Великою. Необходимость устройства онъ мотивировалъ тѣмъ, что мѣстное купечество находитъ сплавъ своихъ товаровъ въ Ригу невыгоднымъ и проситъ открыть ему путь къ Петербургскому порту.

Генераль-маіоръ Ивашевъ предлагалъ два направленія.

По первому, отъ р. Великой, близъ селенія Короселки, по рѣчкѣ Короселкѣ, вытекающей изъ озера Короселки, шириною около 1 версты. Къ юго-востоку отъ этого озера лежитъ озеро Зуево, длиною до 4 вер., и въ 800 саж. отъ озера Зуево озеро Прихабы, шириною въ 1¹/₂ версты. Мѣстность, въ которой находятся эти озера, низка, а потому ихъ легко соединить каналами. Изъ озера Прихабы вытекаетъ небольшой безымянный ручей, по которому предполагалось вести соединеніе чрезъ ручей Гарнецъ и на озеро Барсуки, принимающее въ себя множество ключей, а отъ послѣдняго до рѣчки Черной. Отъ озера Прихабы до Черной рѣчки не болѣе 13 верстъ. По р. Черной, до впаденія ея въ Себежское озеро, 19 верстъ. Вся длина пути отъ р. Великой до Себежскаго озера 45 верстъ. Кромѣ того, рѣка Великая, отъ села Короселки до г. Острова, изобилуетъ порогами и каменными завалами, которые необходимо предполагалось расчистить.

По второму направленію, отъ озера Себежскаго, каналомъ длиною 4 версты, въ озеро Долгое, шириною въ 1¹/₂ версты. Изъ озера Долгаго, по вытекающей изъ него безымянной рѣчкѣ, въ озеро Дочерево, шириною до 100 саж. Озеро Дочерево соединяется безымяннымъ ручейкомъ съ озеромъ Кочеровымъ шириною до 250 саж. Изъ озера Кочерова, по вытекающей изъ него рѣчкѣ Кочеровѣ, въ рѣчку Лосму. Лосма впадаетъ въ р. Иссу, притокъ р. Великой, у г. Опочекъ. Всѣ наименованные здѣсь рѣчки и ручейки предполагалось углубить и расчистить. Кромѣ того, предполагалось построить на р. Великой два или три шлюза и расчистить эту рѣку до г. Острова и даже нѣсколько далѣе. Весеннія воды возвышаются въ р. Великой отъ 10 до 11 фут. надъ ординаромъ.

При разсмотрѣніи предположенія генераль-маіора Ивашева въ совѣтѣ путей сообщенія, 29 января 1812 г., постановлено, „что хотя помянутое сообщеніе и усилило бы пользу, ожидаемую отъ соединенія Себежскаго озера съ р. Дриссою, но, по значительнымъ издержкамъ, повидимому, потребнымъ для этого соединенія, слѣдуетъ его отложить до нѣкотораго времени“.

72. Предположеніе о соединеніи р. Западной Двины съ р. Ловатью *).

Въ 1783 году, комиссія, учрежденная, подъ предсѣдательствомъ князя Вяземскаго, для проведенія въ окрестностяхъ С.-Петербурга каналовъ, поручила инженеръ-капитану Труссону произвести изысканія для соединенія р. Западной Двины съ р. Ловатью, притокомъ озера Ильменя.

По первому варианту инженеръ Труссонъ проектировалъ сообщеніе отъ р. Ловати по ея притоку, рѣчкѣ Еменкѣ и соединенному съ нею озеру Камлу, до озера Невеля, изъ котораго истекаетъ р. Еменка; затѣмъ, по каналу до озера Озерицкаго, рѣчкѣ Суплѣ, притоку Оболи, по р. Оболи до впаденія послѣдней въ р. Западную Двину. Послѣ изысканій оказалось, что это направленіе лишено водъ, необходимыхъ для питанія раздѣльнаго бѣфа канала, а потому было оставлено.

По второму варианту, капитанъ Труссонъ проектировалъ направить сообщеніе такъ: изъ Ловати, чрезъ оз. Камло до оз. Исмень, лежащаго у села Рындина и возвышающагося надъ Ловатью на 10 фут. Это самая высшая точка между оз. Ильмень и р. Западную Двину, а потому ее и предполагалось сдѣлать раздѣльнымъ пунктомъ системы. Далѣе изъ оз. Исмень, соединеннаго съ оз. Усвячь (Усвячь), узкимъ проливомъ по этому озеру и по вытекающей изъ него рѣчкѣ Усвячь до впаденія послѣдней въ р. Западную Двину.

Глубина оз. Исмень 5 фут. Поверхность его 900.000 кв. саж. Если же поднять его горизонтъ на 1,00 саж., то можно скопить воды до 1.200.000 куб. саж. Озеро Исмень лежитъ на 15 дюймовъ выше оз. Усвячь.

Длина соединительнаго канала предполагалась 8 верстъ, ширина 10 фут., глубина 4 фут. Разстояніе по р. Усвячу до Двины 42 версты. Большую часть верхней Ловати предполагалось канализировать и спрямить извилины. Рѣку Усвячь, крайне извилистую и неспособную къ судоходству, предполагалось всю обойти каналами, чрезъ что протяженіе этой части пути сокращалось вдвое. По двинской вѣтви предполагалось 3 камерныхъ плюза, а по ловатской— 17 плюзовъ.

На работы собственно по устройству каналовъ было исчислено до 5.660.119 р. ассигн. Если же устроить всѣ сооруженія для при-

*) Архивъ гл. упр. и. с., дд. № 225, 1823 г., № 174, 1826 г., № 28, 1836 г.; № 2.081, 1838 г.

веденія рѣкъ въ судоходное состояніе, то вся сумма возрастала до 17.976.633 рублей.

Въ 1826 году, нѣкто „акціонеръ“ Россійской юго-западной компаніи 5-го класса, Карлевичъ, представилъ Государю Императору всеподданнѣйшее письмо „о способахъ улучшенія Бѣлорусскихъ губерній“. Письмо это, въ томъ же году, по Высочайшему повелѣнію, было препровождено главноуправляющему путями сообщенія для разсмотрѣнія.

Въ письмѣ этомъ Карлевичъ, между прочимъ, говоритъ: „Необходимо было бы соединеніе рѣкъ Западной Двины съ Ловатью, чрезъ что тѣ мѣста и даже южнѣйшія приобрѣли бы способъ доставлять свои произведенія въ С.-Петербургъ; обозрѣвъ мѣстоположеніе лично, я открылъ, что для означеннаго соединенія нужно прорыть шесть верстъ ровнаго мѣста между рѣчкою Комля, впадающею въ р. Ловать, и рѣкою Усвячь, текущею въ р. Западную Двину“.

Тотъ же Карлевичъ, подаль, въ 1827 г., прошеніе главноуправляющему путями сообщенія, въ которомъ, въ дополненіе къ своему письму на Высочайшее имя, объяснилъ, что многіе мѣстные жители обѣщали содѣйствовать своими средствами устройству системы, и что генераль-губернаторъ Псковскій и Лифляндскій, маркизъ Паулучи, хлопочеть о расчисткѣ р. Ловати, что необходимо для предполагаемой системы.

Вслѣдствіе этого главное управленіе путей сообщенія командировало, въ 1827 году, инженеръ-капитана Загоскина 2-го казѣ для провѣрки изысканій Трузсона, произведенныхъ въ 1783, 1784 и 1785 годахъ, такъ и для производства новыхъ изысканій.

Капитанъ Загоскинъ 2-й, въ томъ же 1827 году, предложилъ три варіанта для соединенія р. Ловати съ р. Западную Двиною:

1) По направленію, предложенному Карлевичемъ, р. Комля, притокъ р. Ловати, соединяется съ р. Усвячь (или Усвячь), притокомъ р. Западной Двины.

2) Посредствомъ канала, соединяющаго верховья рр. Ловати и Усвячи, чрезъ озера Сорето, Некро, Сокото, Плаво, Учмень и Усвячь, затѣмъ по р. Усвячь въ р. Западную Двину, и

3) Посредствомъ р. Еменки, впадающей въ р. Ловать, чрезъ озера Невель и Озерцкое, по рѣчкѣ Суплѣ въ рѣчку Обаль, впадающую въ р. Западную Двину.

Первое направленіе оказалось неудобнымъ, какъ вслѣдствіе извилистости и мелководья р. Комли, имѣющей при впаденіи сносы

въ р. Ловать расходъ не болѣе 8,5 куб. саж. въ секунду, такъ и вслѣдствіе высоты раздѣльнаго пункта. Этотъ пунктъ выше озеръ Учменя и Усвята, такъ что нельзя было бы пользоваться ихъ водами и пришлось бы увеличить число плузовъ. Для питанія раздѣльнаго бьефа пришлось бы поднять плотиною горизонтъ р. Усвяти, что потребовало бы значительныхъ издержекъ и, во всякомъ случаѣ, было бы недостаточно.

Тѣ же неудобства представляло и третье направленіе, чрезъ озера Невель и Озерицы, такъ какъ р. Обаль представляетъ тѣ же неудобства, что и р. Комля.

Поэтому, капитанъ Загоскинъ остановился на второмъ направленіи водянаго пути и приступилъ къ производству изысканій для постройки соединительнаго канала между верховьями Ловати и Усвячи. По расчету Загоскина, раздѣльный бьефъ этой системы настолько обиленъ водою, что по каналу можно бы было пропустить ежедневно 127 барокъ, а въ среднее навигаціонное время, 5 мѣсяцевъ—19.050 судовъ.

Въ 1830 году, на мѣсто капитана Загоскина, былъ командированъ инженеръ-капитанъ Мельниковъ 1-й. Принявъ бумаги и документы, Мельниковъ донесъ, что всѣ черновые планы не подписаны, нивелировка не кончена и относительныя высоты разныхъ точекъ системы не показаны. Вслѣдствіе этого онъ предполагалъ начать изысканія снова, причемъ представилъ въ главное управленіе путей сообщенія и подробную программу изысканій. Эта программа была утверждена. Но въ 1831 году, вслѣдствіе начавшейся холеры въ Витебской губерніи, „по приказу главноуправляющаго, изысканія инженера Мельникова были на нѣкоторое время приостановлены. Въ 1832 году, вслѣдствіе откомандированія инженера Мельникова къ другимъ работамъ и за неимѣніемъ свободныхъ офицеровъ, изысканія по соединенію Ловати съ Западною Двиною совершенно были прекращены, впредь до особаго распоряженія“.

Въ 1836 году, 13 марта, графъ Бенкендорфъ сообщилъ главноуправляющему путями сообщенія, что нѣкто витебскій помѣщикъ Кавицкій, чрезъ имѣніе котораго предполагалось провести каналъ, предложилъ бесплатно свою землю подъ его постройку въ томъ случаѣ, если для устройства этого пути будетъ учреждена акціонерная компанія.

Графъ Бенкендорфъ находить, что эта новая система принесетъ громадную пользу государству. „Соединеніе по этому новому пути

С.-Петербурга съ Псковскою, Витебскою, Могилевскою, Минскою, Черниговскою, Кіевскою, Полтавскою, Екатеринославскою и Херсонскою губерніями послужить въ распространенію промышленности, и, слѣдовательно, въ прочному благоденствію того края“.

Графъ Бенкендорфъ присовокупилъ, что „онъ имѣеть въ виду нѣкоторыхъ частныхъ лицъ, готовыхъ посвятить труды свои этому предмету“.

На этомъ представленіи графа Бенкендорфа, графъ Толь написалъ: „Главное управленіе не имѣеть возможности, за множествомъ государственныхъ работъ, отдѣлить нужное число инженеровъ, такъ что если бы и обществомъ на авціяхъ предполагалось приступить къ сооруженію какого-нибудь важнаго водянаго или сухопутнаго сообщенія, то чтобы не считали на инженеровъ корпуса путей сообщенія, а имѣли бы въ соображеніяхъ своихъ пригласить иностранныхъ инженеровъ или выбывшихъ въ отставку изъ корпуса путей сообщенія“.

78. Предположеніе о соединеніи рѣки Нѣмана съ рѣкою Западною Двиною посредствомъ рѣкъ Вилліи и Дисны *).

Въ 1802 году, нѣкто чиновникъ Желѣзовскій представилъ въ главное управленіе проектъ соединенія р. Западной Двины съ р. Нѣманомъ. Это сообщеніе предполагалось направить по рр. Двинѣ и впадающей въ послѣднюю р. Фуебахъ, до пруда Каглино. Затѣмъ, чрезъ озера Окрыно, Окмяно, Гатено, Свирно и Свирнице въ большое озеро Дрисвятское; оттуда въ ручей Ониварда, въ озеро Онивердо; изъ послѣдняго въ Дисноозеро и вытекающую изъ него р. Свагину; затѣмъ въ озеро Дриго и узкій проливъ, состоящій изъ трехъ частей: Шарково, Жеймяно и Непыры. Изъ послѣдней течеть р. Жеймянка, впадающая въ р. Виллію, притокъ р. Нѣмана. Длина сообщенія 144 вер. 42 саж. Дисноозеро предполагалось раздѣльнымъ пунктомъ системы.

Въ 1824 году, главноуправляющій путями сообщенія, герцогъ Александръ Виртембергскій, поручилъ инженеръ-капитану Врангелю провѣрить проектъ Желѣзовскаго.

Врангель исполнилъ это, но измѣнилъ направленіе двинской вѣтви сообщенія. Оставивъ Дисноозеро раздѣльнымъ пунктомъ системы, онъ предполагаетъ направленіе по р. Диснѣ до впаденія ея въ р. Двину. При этомъ направленіи предполагалось провести ка-

*) Архивъ гл. упр. п. с., д. № 173, 1826 г.

налъ изъ Дисно въ Дринго, озеро 14 верстъ длины и построить 34 шлюза.

Но Врангель почему-то не окончилъ ни изысканій, ни проекта этого сообщенія. Для окончанія этихъ работъ былъ командированъ инженеръ-маіоръ Волковъ.

Въ 1829 году послѣдовалъ приказъ главноуправляющаго путями сообщенія прекратить изысканія для устройства этого сообщенія.

К. Завадокій.

(Продолженіе слѣдуетъ).

ХРОНИКА.

Съездъ международнаго общества представителей городскихъ желѣзныхъ дорогъ. Съездъ этихъ представителей въ этомъ году происходилъ въ началѣ сентября, въ Вѣнѣ. Присутствовало около 60 участниковъ изъ Австро-Венгрии, Германіи, Бельгіи и Голландіи. Президентомъ этого общества, составившагося въ прошломъ году въ Берлинѣ, избранъ г. Мишле, директоръ Брюссельской городской желѣзной дороги. Изъ предметовъ занятій съезда наибольшее вниманіе заслуживаетъ вопросъ о разработкѣ международной статистики городского желѣзнодорожнаго дѣла. Учрежденная для этой цѣли коммисія изъ членовъ съезда успѣла представить только подготовительныя работы касающіяся этого предмета. Съездъ одобрилъ основанія схемы для веденія статистики, выработанныя коммисіей, и поручилъ той же коммисіи дальнѣйшую разработку этого дѣла. Коммисія задалась цѣлью выработать прежде всего однообразную схему для выясненія стоимости эксплуатаціи городскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Прочіе вопросы, разрѣшеніемъ которыхъ занимался съездъ настоящаго года, представляютъ меньшій интересъ, въ виду того, что затронутые предметы едва ли могутъ быть втиснуты въ рамки международнаго однообразія, и преимущественно зависятъ отъ мѣстныхъ обстоятельствъ и условій каждаго государства или даже каждаго города. Поэтому ограничимся только перечисленіемъ вопросовъ, которые обсуждались въ этомъ съездѣ, и замѣтимъ, между прочимъ, почти всѣ остались неразрѣшенными. Вопросы эти слѣдующіе: 1) о раздѣленіи вагоновъ на 2 класса. (По этому вопросу выяснилось, что въ однихъ городахъ, какъ, напр., въ Брюсселѣ, такое раздѣленіе вагоновъ на два класса, съ различною платой за проѣздъ, оправдывается привычками и требованіями мѣстной публики, въ

другихъ же городахъ, какъ, напр., въ Штутгартѣ, публика почти вовсе перестала пользоваться вагонами перваго класса, такъ что движеніе этихъ вагоновъ было прекращено вскорѣ послѣ ихъ введенія); 2) о взиманіи однообразной платы или по разстояніямъ; 3) объ абонементныхъ билетахъ; 4) о системѣ переходныхъ билетовъ.

По почину одного изъ членовъ, съѣздъ положилъ поручить постоянной комисіи заняться вопросомъ объ изслѣдованіи сопротивленія силы тяги на конножелезныхъ дорогахъ.

Мѣстомъ для слѣдующаго съѣзда назначенъ городъ Брюссель.

Сравненіе выгодности тяги трамшеу'евъ лошадьми и канатною передачею. По отношенію тяги городскихъ трамшеу'ныхъ (железно-конныхъ) вагоновъ, какъ извѣстно, въ Сѣв. Америкѣ существуютъ различныя мнѣнія: одни признають наиболѣе выгодною тягою конную, другіе же отдають преимущество канатной. Не васааясь разсмотрѣнія другихъ трамшеу'ныхъ двигателей, какъ-то: пара, перегрѣтой воды, натрона, сжатаго воздуха, электричества и т. п., мы остановимся на разсмотрѣніи сравнительныхъ смѣтъ приходовъ и расходовъ эксплуатаціи трамвейныхъ дорогъ съ двигателями первой поименованной категоріи, пользуясь данными, сообщаемыми журналомъ: „Philadelphia Press“.

По мнѣнію этого журнала, дѣлающаго сравненіе приходовъ съ расходами обоихъ родовъ эксплуатаціи, т. е. съ тягою лошадьми и канатомъ, наглядно показываетъ превосходство послѣдней системы надъ первою.

Для изслѣдованія взята линія въ 4.800 метр. длиною, эксплуатируемая и при помощи лошадей, и посредствомъ канатной тяги:

Родъ двигателя:	Лошади.	Канатъ.
Скорость въ часъ	7.200 метр.	9.600 метр.
Рабочихъ часовъ въ сутки	18 час.	18 час.
Число вагоновъ	32	12
Число оборотовъ	432	216
Число пассажировъ повагонно	22	44
Максимальный провозъ пассажировъ въ сутки	9.504	9.504
Валовой доходъ въ сутки	2.376 фр.	2.376 фр.
Эксплуатационные расходы	1.786 фр. 50 с.	938 фр. 50 с.
Чистый доходъ	589 „ 90 „	1.437 „ 50 „
Отношеніе расхода къ приходу	75,2%	39,5%

Отсюда сторонники канатной системы дѣлаютъ выводъ, что если взять тотъ случай, когда является потребность удвоить максимальное число перевозимыхъ пассажировъ, то тогда и расходы по эксплуатаціи при лошадяхъ тоже должны удвоиться, тогда какъ при канатной тягѣ расходы эти увеличатся лишь на 50% и что, такимъ образомъ, коэффициентъ эксплуатаціонныхъ расходовъ при конной тягѣ всегда будетъ равняться 75%, тогда какъ при канатной системѣ онъ будетъ понижаться до 29,2%.

Изъ разсмотрѣнія вышеприведенныхъ цифровыхъ данныхъ оказывается, что если не принимать въ соображеніе отношеніе строительнаго капитала при конномъ двигателѣ къ размѣру строительнаго капитала при канатной тягѣ, причемъ это отношеніе не малое, а именно, какъ 1:4 и даже 6, то безусловное предпочтеніе всегда будетъ на сторонѣ канатной передачи вагоновъ, такъ какъ прицѣпка дополнительныхъ вагоновъ въ этомъ случаѣ не вызываетъ такихъ расходовъ, какіе вызываетъ введеніе дополнительныхъ вагоновъ при конной тягѣ; понятно, что увеличеніе прицѣпки вагоновъ къ канату, въ свою очередь, находится въ зависимости отъ силы постоянной машины. Но при этомъ слѣдуетъ оговорить, что канатная тяга только тамъ можетъ оказывать дѣйствительное преимущество передъ конною, не смотря на значительность своихъ первоначальныхъ затратъ, гдѣ населеніе многочисленно и, слѣдовательно, гдѣ вагоны должны слѣдовать одинъ за другимъ на близкомъ другъ отъ друга разстояніи. Въ противномъ случаѣ преимущество канатной передачи передъ конною само собою падаетъ, если въ смѣту расходовъ ввести % на затраченный капиталъ и его амортизацію. Мы послѣдствіи еще вернемся къ этому вопросу, когда будемъ говорить болѣе подробно о канатной передачѣ и другихъ трамвайныхъ двигателяхъ.

Регулированіе средней части р. Эльбы, между Мельникомъ и Кемпгрецомъ. II международный конгрессъ по внутреннему судоходству, происходившій въ Вѣнѣ въ 1886 году и выяснившій, между прочимъ, всю важность народно-экономическаго значенія водныхъ путей, далъ въ Австріи сильный толчекъ разработкѣ многихъ вопросовъ и проектовъ, касающихся усовершенствованія водяныхъ путей сообщенія и способовъ перевозки по нимъ. Въ настоящее время оконченъ общій проектъ исправленія и устройства водныхъ путей въ предѣлахъ австрійской провинціи Богемія. Къ выполнению этого проекта, который обнимаетъ собою постройку новыхъ

каналовъ, исправленіе однѣхъ частей рѣкъ и шлюзованіе другихъ, будетъ приступлено немедленно будущею весною. На первую очередь поставлены работы по регулированію участка р. Эльбы между Мельникомъ и Кениггрецомъ. Это исправленіе рѣки имѣетъ ближайшею цѣлью утвержденіе правильнаго теченія, облегченіе производящагося въ настоящее время сплава лѣсныхъ матеріаловъ и защиту береговъ отъ наводненія. вмѣстѣ съ тѣмъ, предложенное регулированіе будетъ служить подготовительною работою для шлюзованія рѣки, которое имѣется въ виду производить впоследствии.

Въ настоящее время общія условія участка рѣки, подлежащаго исправленію, представляются въ слѣдующемъ видѣ. Около $\frac{3}{4}$ всего протяженія участка между Мельникомъ и Кениггрецомъ обладаетъ правильнымъ теченіемъ въ прочныхъ берегахъ и почти не требуетъ никакихъ выправительныхъ работъ. На долю остальныхъ 25% общей длины участка приходятся крутые изгибы, извилины и раздѣленіе теченія, обвалы береговъ и прочія неправильности, для исправленія которыхъ и предпринимаются предложенныя работы. Согласно составленному проекту, работы будутъ заключаться въ слѣдующемъ. Во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ извилистость теченія и крутые повороты служатъ причиною обваловъ, размывовъ или образованія заторовъ, для устраненія этого будутъ произведены частью прорѣзы и частью спрямленіе теченія посредствомъ параллельныхъ дамбъ, съ укрѣпленіемъ новыхъ береговъ. Въ узкихъ частяхъ рѣка будетъ расширена до нормальной профили, которая составлена по характеристичнымъ профилямъ въ естественныхъ правильныхъ участкахъ и по всему протяженію исправляемой части рѣки представляетъ переменную ширину отъ 44 до 87 метровъ. Мѣстныя уширенія рѣки будутъ доведены до нормальной профили устройствомъ продольныхъ водостѣснительныхъ дамбъ. Въ тѣхъ частяхъ, гдѣ существуетъ правильное теченіе, но берега ненадежны, они будутъ надлежащимъ образомъ укрѣплены. Наконецъ, будутъ устроены дамбы, для защиты отъ затопленія береговыхъ пространствъ, которыя расположены ниже уровня высокихъ водъ и подвергались до сихъ поръ наводненіямъ. Верхъ этихъ дамбъ будетъ возвышенъ на 0,5 метра надъ уровнемъ самыхъ высокихъ водъ.

Всего будетъ произведено 49 прорѣзовъ, общемою длиною въ 20.300 метровъ. Наименьшій радіусъ для кривыхъ частей рѣки определенъ въ 300 метровъ. При устройствѣ дамбъ избѣгнуто прямолинейное направленіе и предпочтены пологія кривыя, которыя

имѣють преимущественно необходимость укрѣпленія только одного берега. Вновь устраиваемые откосы береговъ получаютъ тройной уклонъ. Для защиты вогнутаго берега будетъ устроена досчатая обдѣлка за сваями, вбитыми на разстояніи 3 метровъ одна отъ другой, до высоты 0,8 метра ниже меженнаго горизонта; отъ этой высоты до уровня меженнаго горизонта откосы вогнутыхъ и прямолинейныхъ береговъ будутъ укрѣплены каменною вымосткой, а выше уровня меженнаго горизонта откосы всѣхъ вновь устраиваемыхъ береговъ будутъ укрѣплены обдерновкою и рассадкою.

Продольныя направляющія и водостѣпнительныя дамбы будутъ сопряжены съ естественнымъ берегомъ въ верхней части, считая по теченію. Нижнія оконечности дамбъ устроены столь нивео, что высокія воды могутъ свободно заливать огражденные пространства, для скорѣйшаго ихъ занесенія. При устройствѣ прорѣзовъ, выемка земли будетъ производиться не по полной профили, а только будутъ устроены откосы и вынуть кюветъ на одной четверти ширины профили, глубиною до 0,8 метра ниже нуля. Предполагается, что сила образовавшагося теченія будетъ достаточна для удаленія остальной части грунта до образованія нормальной профили. Понятно, что, при такой системѣ работъ, долженъ соблюдаться послѣдовательный порядокъ, для предотвращенія отложеній наносовъ въ нижнихъ частяхъ рѣки, вслѣдствіе производства работъ въ выше расположенныхъ участкахъ. По этой причинѣ работы распределены на 5 лѣтъ, причемъ производство ихъ расположено будетъ въ такомъ порядкѣ, чтобы одна работа не уничтожала результатовъ, достигнутыхъ другою.

Сифонъ большихъ размѣровъ. Въ Норвегіи, близъ города Лаурвика находятся большія промышленныя заведенія разнаго рода, въ которыхъ машины приводятся въ дѣйствіе водою. Всего дѣйствуетъ при этомъ 16 турбинъ, доставляющихъ до 2.000 лошадиныхъ силъ; утилизируемая высота паденія равна 36 фут., а расходъ воды составляетъ 15,5 кв. метр. въ секунду. Вода доставляется изъ рѣки Фаррисъ, прегражденной дамбою; эта дамба образуетъ передъ собою озеро, площадью въ 21,8 кв. килом. Требуемая вода получается изъ озера помощью нѣсколькихъ шлюзовъ, устроенныхъ въ дамбѣ. Съ развитіемъ упомянутыхъ промышленныхъ заведеній, воды, доставляемой существующими шлюзами, стало иногда, особенно зимой, недоставать. Такъ какъ рѣка Фаррисъ при всякихъ условіяхъ можетъ всегда доставить требуемое количество воды, т. е. 15,5 кв. метр. въ секунду, то, для устраненія недостатка въ водѣ, можно было или

возвысить горизонтъ воды, возвышая дамбу, или углубить дно озера, сдѣлавъ въ немъ большій запасъ воды. При употребленіи перваго способа можно было бы опасаться за устойчивость дамбы; поэтому, прибѣгли ко второму способу. Для того же, чтобы можно было изъ озера брать воду и послѣ того, какъ уровень его опустится ниже пола шлюзовъ, устроили два сифона, вмѣсто шлюзовъ; эти сифоны могутъ сами собою доставить все требуемое количество воды, такъ что при дѣйствіи шлюзовъ они даютъ то количество воды, которое не хватаетъ; когда же шлюзы дѣйствовать не могутъ, то сифоны даютъ всю нужную воду. Устья сифоновъ расположены на 4 фут. ниже половъ шлюзовъ; діаметръ сифона—5 фут. 2 дюйм., длина—82 фут., всасывающая высота—3 фут. 11 дюйм., напорная—4 фут. 8 дюйм. Головные части сифоновъ и воздушные насосы отлиты изъ чугуна на шведскомъ заводѣ Форзвика, сами же сифоны сдѣланы изъ $\frac{1}{4}$ дюйм. стальныхъ листовъ на Мотальскихъ заводахъ. Сборка и склепка произведена на мѣстѣ работъ.

Запираніе и открываніе сифона производится зубчатымъ приводомъ силою одного человѣка. Воздушный насосъ помѣщенъ между двумя сифонами и дѣйствуетъ на оба вмѣстѣ; четыре человѣка могутъ выкачать воздухъ изъ обоихъ сифоновъ въ 10 минутъ. Установка сифоновъ была произведена за перемычкой, съ водоотливомъ, и вообще представляла много трудностей. Стоимость всей работы около 40.000 кронъ.

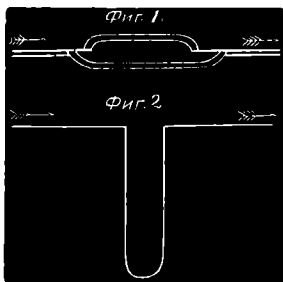
Къ вопросу объ охлажденіи воды, доставляемой водопроводами. При водоснабженіи городовъ часто представляется случай, что вода, доставляемая водопроводомъ, вслѣдствіе нагрѣванія ея при прохожденіи по трубамъ или вслѣдствіе первоначальной высокой ея температуры, слишкомъ тепла и потому не совсемъ удобна для питья. Тогда приходится прибѣгать къ искусственнымъ мѣрамъ для охлажденія воды. Большею частью такое требованіе является въ томъ случаѣ, когда источникомъ водоснабженія служатъ природные ключи съ теплою водою.

Вопросомъ этимъ занимались многіе теоретики и практики водопроводнаго дѣла. Стремленіе ихъ было направлено, главнымъ образомъ, на нахожденіе способа къ сохраненію первоначальной температуры воды, т. е. чтобы она не согрѣвалась при движеніи въ трубахъ. Многіе авторы придерживаются того мнѣнія, что температура воды зависитъ отъ скорости движенія. Болѣе всѣхъ этимъ вопросомъ занимался Редтенбахеръ, который теоретически доказалъ,

что окончательная температура воды, прошедшей по водопроводным трубамъ, не зависитъ непосредственно ни отъ времени, ни отъ скорости этого движенія, а единственно зависитъ отъ отношенія величины поверхности охлажденія къ объему воды, проходящей по трубамъ. Число, показывающее, сколько калорій въ часъ принимаетъ или отдаетъ одинъ квадратный метръ поверхности стѣнки при разности температуръ въ 1° , такъ называемый коэффициентъ передачи теплоты, Редтенбахеръ принималъ за постоянную величину. Но другіе изслѣдователи доказали, что этотъ коэффициентъ нельзя считать постояннымъ, если жидкость измѣняетъ свой объемъ вмѣстѣ съ температурой и если частицы жидкости передвигаются не параллельно стѣнкамъ. Вслѣдствіе таковой важности вопроса, теоретическое его рѣшеніе не представляетъ интереса въ дѣлѣ водопроводной практики, и гораздо большее значеніе имѣютъ результаты опыта и дѣйствительныя практическія указанія, насколько можетъ быть достигнуто искусственными средствами пониженіе температуры воды въ водопроводной сѣти. Вопросъ этотъ недавно вновь всплылъ на очередь при устройствѣ водоснабженія одного австрійскаго города, причемъ предположено было для цѣлей водоснабженія воспользоваться ключами, въ которыхъ вода круглый годъ имѣетъ температуру 16° C. По этому случаю затребованы были мнѣнія специалистовъ. Полученные отзывы нѣкоторыхъ инженеровъ, напечатанные въ „*Wochenschrifts des österreichischen Ingenieur und Architekten-Vereines*“, сводятся къ слѣдующему:

Большинство водопроводовъ доставляетъ потребителямъ довольно холодную воду. Въ Петербургѣ, какъ извѣстно, вода, вытекающая изъ водопроводныхъ крановъ, обладаетъ весьма низкою температурою даже лѣтомъ. Вѣнскіе водопроводы, питаемые изъ горныхъ источниковъ, отдаленныхъ отъ города, также доставляютъ воду, температура которой въ концѣ сѣти колеблется отъ 10 — 12° C. Однако, съ гигиенической точки зрѣнія, совершенно не годится пить такую холодную воду. Врачи считаютъ, что вода для питья не должна быть холоднѣе 9° R, слѣдовательно, около 12° C. Въ Марсели и въ Парижѣ водопроводная вода много теплѣе этого предѣла. Поэтому, нельзя рекомендовать употребленіе искусственныхъ мѣръ для охлажденія воды, когда она получается изъ крановъ съ температурою въ 13 — 15° C. Лучше пусть привыкаютъ пить воду потеплѣе, что будетъ полезнѣе для здоровья. Когда же представляется дѣйствительная необходимость охладить воду, доставляемую для питья, можно воспользоваться слѣдующими мѣрами, смотря по мѣстнымъ обстоятельствамъ.

Если главная водопроводная труба и ея развѣтвленія проложены въ сухомъ грунтѣ, то опусканіемъ этихъ трубъ на большую глубину можетъ быть достигнуто охлажденіе воды, однако, въ большинствѣ случаевъ, при прохожденіи значительнаго объема воды, не болѣе, чѣмъ на 1° С въ лѣтнее время. При этомъ почти безразлично, сдѣланъ ли водопроводный каналъ изъ каменнаго матеріала или проложена чугунная труба. При благоприятныхъ условіяхъ, вода въ этомъ случаѣ можетъ быть охлаждена на $2-3^{\circ}$ С. Для дальнѣйшаго пониженія температуры воды, можно увеличить живое сѣченіе канала, придавая ему плоскую и широкую профиль, или же раздѣлить главный водопроводъ на нѣсколько отдѣльныхъ трубъ. Гораздо выгоднѣе этого тотъ случай, когда часть, водопровода приходится прокладывать въ слоѣ, гдѣ имѣется грунтовая вода низкой температуры. Если вода эта находится въ движеніи, тогда можно, употребляя металлическія водопроводныя трубы, достигнуть значительнаго охлажденія воды, протекающей по водопроводамъ. Въ этомъ случаѣ многое зависитъ отъ скорости движенія грунтовой воды, т. е. отъ величины объема воды, который въ опредѣленное время приходитъ въ соприкосновеніе съ наружною поверхностью водопроводныхъ



трубъ, отнимая отъ нихъ теплоту. Для болѣе успѣшнаго охлажденія, весьма, конечно, полезно замѣнить главную водопроводную трубу, въ предѣлахъ того участка, гдѣ она пролегаетъ въ текучей грунтовой водѣ, на серію мелкихъ трубъ (фиг. 1), для увеличенія площади соприкосновенія водопровода съ охлаждающимъ потокомъ.

Если имѣется достаточный запасъ давленія, можно увеличить охлажденіе, включивъ въ сѣть водопровода U-образную трубу, погруженную въ глубокой колодець съ холодною водою, или же въ шахту, находящуюся въ соприкосновеніи съ текущею грунтовой водою (фиг. 2). Выборъ расположенія и проч. исполнѣ зависитъ отъ мѣстныхъ условій. Въ крайнемъ случаѣ, если охлажденіе этимъ способомъ всей воды, доставляемой водопроводомъ, оказалось бы слишкомъ дорого, можно ограничиться устройствомъ для охлажденія того только количества воды, которое назначено для питья. Въ этомъ случаѣ приходится воду для питья доставлять въ дома посредствомъ отдѣльныхъ трубъ, причемъ, для дешевизны, можно ограничиваться установкою по одному водоразборному крану въ нижнемъ этажѣ каждаго дома, для снабженія всѣхъ жильцовъ водою для питья. Ко-

вечно, приборы для охлажденія будутъ работать, вообще, только въ зимнее время.

Въ случаѣ раздѣльнаго водоснабженія, можно также, при отсутствіи другихъ средствъ, употреблять для охлажденія воды, назначенной для питья, специально устроенныя машины, въ родѣ тѣхъ, которыя примѣняются для приготовленія льда. Одна такая машина, напримѣръ, № VII машины Линде, даетъ въ часъ 350.000 калорій. Предполагая установку такихъ двухъ машинъ, можно располагать 700.000 калоріями въ часъ, что даетъ возможность охлаждать на 4° С. въ 1 часъ около 180.000 литровъ воды или 4.320.000 литровъ въ сутки. При населеніи города въ 250.000 душъ, это составитъ болѣе 17 литровъ на человѣка въ сутки. Остальное количество воды, назначенное для прочаго употребленія, можетъ служить, вмѣстѣ съ тѣмъ, для принятія освобождающейся теплоты въ охлаждающихъ машинахъ.

Объ измѣненіи прочности хвойнаго дерева послѣ свалки. Профессоръ Баушингеръ обнародовалъ недавно интересные результаты ряда опытовъ, которые онъ производилъ для выясненія вопроса о вліяніи періода свалки на сопротивленіе строеваго лѣса. Материаломъ для этихъ опытовъ служили 32 деревянныхъ бруса, которые пролежали на воздухѣ отъ $4\frac{1}{2}$ до 5 лѣтъ и въ это время подвергались воздѣйствію атмосферическихъ перемѣнъ. Изъ каждаго бруса вырѣзывались въ цѣльномъ мѣстѣ двѣ четырехъ-угольныя пластинки, толщиною въ 15 сантиметровъ, по которымъ и опредѣлялись сопротивленіе дерева раздробленію и степень присутствія въ немъ сырости.

Для возможности сравненія результатовъ касательно удѣльнаго вѣса и сопротивленія испытанныхъ образцовъ съ данными, полученными при подобномъ же испытаніи свѣжесрубленнаго лѣса, профессоромъ Баушингеръ, всѣ полученныя числа были приведены посредствомъ расчета въ одной и той же степени влажности, причемъ оказалось, что удѣльный вѣсъ дерева мало измѣняется съ теченіемъ времени. Такъ, средняя величина удѣльнаго вѣса испытаннаго матеріала, изъ 64 опредѣленій спустя 5 лѣтъ послѣ рубки, оказалась 0,424, удѣльный же вѣсъ дерева пять мѣсяцевъ послѣ рубки составлялъ 0,43. Слѣдовательно, плотность лѣснаго матеріала, независимо отъ степени его сырости, сохраняется послѣ свалки почти постоянною. Что же касается твердости или сопротивленія раздробленію, то оказалось, что съ теченіемъ времени сопротивленіе это возрастаетъ довольно значительно. Исключенія изъ этого пра-

вила бывають только въ томъ случаѣ, когда наружный видъ дерева показываетъ признаки наступившаго гніенія. Впрочемъ, слабое начало гніенія дерева имѣетъ послѣдствіемъ только нѣкоторое уменьшеніе этого возростанія крѣпости, но не уничтожаетъ его. Для рѣшенія вопроса, существуетъ ли существенная разница въ законахъ этого возростанія крѣпости для деревьевъ лѣтней и зимней валки, Баушингеръ произвелъ рядъ соотвѣтственныхъ опытовъ, которые привели его къ результату, что „возростаніе крѣпости больше для дерева лѣтней валки, чѣмъ для той же породы дерева зимней валки, такъ что дерево, срубленное лѣтомъ, будучи въ свѣжемъ видѣ слабѣе свѣже срубленнаго дерева зимою, съ теченіемъ времени приобретаетъ одинаковую крѣпость съ этимъ послѣднимъ“.

Испытанія, произведенныя профессоромъ Баушингеромъ, не дали возможности выяснитъ, какъ долго послѣ свалки продолжается это возростаніе крѣпости хвойнаго лѣснаго матеріала. Однако, на основаніи другихъ соображеній, Баушингеръ приходитъ къ заключенію, что измѣненіе сопротивленія происходитъ только въ теченіи перваго года послѣ свалки.

Затѣмъ опыты Баушингера выяснили также тѣсную зависимость, существующую между сопротивленіемъ, удѣльнымъ вѣсомъ и степенью влажности дерева одной и той же хвойной породы. Съ возростаніемъ степени сырости дерева, крѣпость его уменьшается, сначала быстро, а затѣмъ медленнѣе. Удѣльный вѣсъ уменьшается такимъ же образомъ съ уменьшеніемъ сырости. Баушингеръ нашелъ, что, напр., при 15% содержаніи влаги зависимость между сопротивленіемъ дерева раздробленію и удѣльнымъ его вѣсомъ выражается слѣдующею формулой:

$$\beta = 1000\delta - 100,$$

гдѣ β — сопротивленіе дерева раздробленію, а δ — удѣльный вѣсъ дерева при 15% содержаніи воды.

Дальность телефоннаго сообщенія. Г. Присъ (Preece) даетъ слѣдующую формулу для предѣльнаго разстоянія телефоннаго сообщенія.

$$x = \sqrt{\frac{A}{k \cdot r}}$$

гдѣ x — предѣльное разстояніе.

k — электрическая емкость 1 мили линіи.

r — соотвѣтствующее ея сопротивленіе.

A — численный коэффициентъ, равный для мѣдной, надзем-

ной проволоки 15.000, для подземныхъ или морскихъ кабелей 12.000 и для желѣзныхъ надземныхъ проволокъ 10.000.

Опыты надъ тормазами, произведенные недавно въ Сѣверной Америкѣ однимъ обществомъ, выяснили, между прочимъ, тотъ фактъ, что не вполне точная пригонка тормазныхъ колодокъ влечетъ за собою значительное увеличеніе сопротивленія движенію. Вагоны, бывшіе въ употребленіи, дали нѣсколько меньшее увеличеніе, нежели новые. Найденное сопротивленіе, кажется, не зависитъ отъ скорости поѣзда, въ предѣлахъ отъ 12 до 25 миль въ часъ. Сопротивленіе отъ колодокъ можно выразить такъ:

	Новые вагоны.	Старые вагоны.	
По прямому пути .	8,96 фунт.	6,72 фунт.	} на 1 тонну.
На кривыхъ частяхъ .	11,75 „	9,30 „	

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ.

Милостивый государь,

г. Редакторъ!

Въ № 40 журнала „Министерства путей сообщенія“ помѣщена весьма интересная статья г. Пущечникова о пропиткѣ шпаль. Въ статьѣ этой не указано ничего о цѣлесообразности предварительной пропарки дерева, между тѣмъ это одинъ изъ современныхъ вопросовъ по дѣлу пропитки шпаль и, поэтому, нельзя не пожалѣть, что при такихъ подробныхъ опытахъ, описанныхъ г. Пущечниковымъ, не было, повидимому, обращено вниманія на столь важную сторону подготовки дерева для предохраненія его отъ гніенія.

Дѣло въ томъ, что пропарка употребляется для свертыванія бѣлковины, но, по мнѣнію нѣкоторыхъ, она сильно ослабляетъ дерево, нарушая механическую связь его волоконъ. Казалось бы, что той же цѣли (свертыванія бѣлковины) можно достигнуть простымъ нагрѣваніемъ дерева горячимъ воздухомъ, какъ, между прочимъ, это производится на Нижегородской желѣзной дорогѣ. Этимъ способомъ, по всей вѣроятности, дерево менѣе ослабѣваетъ механически.

Поэтому, было бы крайне желательно *) услышать мнѣнія специалистовъ, подтвержденные опытами.

Л. В.

*) Къ этому желанію присоединяется и Редакція.

Полѣвскія желѣзныя дороги.

Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяць 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ сентябрѣ мѣсяцѣ.	За 9 мѣсяц. 1887 г.	Въ сентябрѣ мѣсяцѣ.	За 9 мѣсяц. 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинскіе чины и арест.	49.924 ч.	401.549 ч.	44.760 14	360.693 28
Багажъ и грузы большой скорости .	14.876 п.	97.294 п.	2.981 36	17.295 05
Частные грузы малой скорости . . .	1.550.589 „	11.469.555 „	91.567 32	651.786 89
Служебныя перевозки	204.055 „	3.651.940 „	5.700 83	61.149 74
		Итого . . .	145.009 65	1.090.924 96
Дополнительные сборы			9.474 24	81.229 86
Разныя статьи дохода			1.606 22	12.462 84
		Всего . . .	156.090 11	1.184.617 16
Въ 1886 году			104.422 27	736.918 48
Въ текущемъ году: болѣе			51.667 84	447.698 68
менѣе			— —	— —

(Оффициально).

ВАСКУНЧАКСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяць 1887 года.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ сентябрѣ мѣсяцѣ.	За 9 мѣсяц. 1887 г.	Въ сентябрѣ мѣсяцѣ.	За 9 мѣсяц. 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинскіе чины и арест.	421 ч.	1.679 ч.	261 25	1.035 16
Багажъ и грузы большой скорости .	2 п.	7 п.	1 00	1 60
Частные грузы малой скорости . . .	1.759.336 „	8.815.811 „	52.809 37	264.570 83
Служебныя перевозки	188.406 „	546.665 „	1.486 80	2.613 07
		Итого . . .	54.558 42	268.220 66
Дополнительные сборы			397 36	1.865 79
Разныя статьи дохода			293 50	2.695 27
		Всего . . .	55.249 28	272.781 72
Въ 1886 году			90.628 08	249.875 30
Въ текущемъ году: болѣе			— —	22.906 42
менѣе			35.378 80	— —

(Оффициально).

Екатеринбургско-тюменская желѣзная дорога.

Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяцъ 1887 года.

	ПЕРЕВЪЗЕНО.		ВЫРУЧЕНО.	
	Въ сентябрь мѣсяцѣ.	За 9 мѣс. 1887 г.	Въ сентябрь мѣсяцѣ.	За 9 мѣс. 1887 года.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинскіе чины и арест.	9.883 ч.	101.450 ч.	16.894 99	169.656 51
Багажъ и грузы большой скорости .	5.452 ^ю п.	30.059 ^ю п.	2.736 97	12.764 16
Частные грузы малой скорости . . .	1.089.581 п.	8.312.486 п.	90.294 41	726.695 29
Служебныя перевозки	11.072	363.391	185 63	6.762 07
Итого . . .			110.112 00	905.878 03
Дополнительный сборъ			6.028 44	46.805 62
Равныя статьи дохода			211 53	1.747 75
Всего . . .			116.351 97	954.431 40
Въ 1886 году			69.186 07	691.444 83
Въ текущемъ году: болѣе			47.165 90	262.986 57
менѣе			— — — —	— — — —

(Официально).

О В Ъ Я В Л Е Н І Я .

Привислянская желѣзная дорога.

Движеніе и сборъ за сентябрь мѣсяцъ 1887 г.

	ПЕРЕВЪЗЕНО.	ВЫРУЧЕНО.
Пассажировъ	89.207 чел.	75.174 р. 11 к.
Багажа	15.694 пуд.	3.551 „ 21 „
Грузовъ срочныхъ	13.396 „	2.212 „ 80 „
малой скорости	6.582.361 „	254.966 „ 18 „
Прочіе сборы		2.621 „ 86 „

ИТОГО выручено въ сентябрь 1887 г. 338.526 р. 06 к.

Въ сентябрь 1886 года доходъ составлялъ 306.163 „ 44 „

Затѣмъ въ сентябрь 1887 года болѣе на 32.372 „ 61 „

Съ 1 января по 1 октября 1887 года доходъ составлялъ . . . 2.706.990 „ 77 „

Въ теченіи того же времени 1886 года было дохода 2.582.233 „ 22 „

Затѣмъ въ 1887 году доходъ увеличился на 124.757 р. 55 к.

СОВѢТЪ УПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА

Лодзинской фабричной желѣзной дороги

доводитъ симъ до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что въ двадцать первомъ тиражѣ акцій общества, бывшемъ 26 октября (7 ноября) 1887—88 года, слѣдующіе номера вынуты по жребію:

по 1.000 руб.

№№ 821/30; 2.091/100; 2.511/20 и 8.411/20.

по 100 руб.

№№ 10.533; 11.462; 11.836 и 12.277.

Погашеніе этихъ акцій и выдача прибыльныхъ акцій, вмѣсто погашенныхъ, начнется съ 21 декабря (1 января) 1887—88 г. вмѣстѣ съ уплатою процентовъ по 43 купону.

Со сказаннаго срока будетъ то же производиться взаимнѣ выданныхъ прежде, за вышедшія въ тиражъ акціи, временныхъ свидѣтельствъ, на соответственныя прибыльныя акціи.

2—2

Ивангородо-домбровская желѣзная дорога.

Длина 432 версты.

Въ теченіи сентября мѣсяца 1887 года выручено :

За провозъ пассажировъ и багажа	36.322 р. 75 к.
товаровъ и прочіе сборы.	89.877 „ 55 „

Всего . 126.700 р. 80 к.

В Ъ Д О М О С Т Ъ
о сборѣ на **ВАРШАВСКО-БРОМБЕРГСКОЙ** желѣзной дорогѣ
за октябрь мѣсяцъ 1887 г.

	Пасса- жиры.	Количе- ство грузовъ.	С Б О Р Ъ				ИТОГО
			Съ пассажи- ровъ и за багажъ.	За перевозку грузовъ.	Разныя поступленія.		
	число	пуды.	руб. к.	руб. к.	руб. к.	руб.	
За октябрь 1887 г.	23.255	1.898.167	19.522 07	43.393 22	8.782 45	71.647	
мѣсяцъ. . . 1886 „	26.497	2.114.316	24.033 08	60.236 06	4.383 18	88.652	
Затѣмъ въ 1887 г. . .	больше	—	—	—	4.349 27		
	меньше	3.242	276.149	4.511 01	16.842 84	—	17.004
Съ 1 января 1887 г. по 31 октяб. 1886 „	1887 г.	270.319	17.458.239	227.237 67	460.289 18	79.884 95	767.411
	1886 „	285.058	18.808.684	245.347 47	520.359 10	68.531 86	834.238
Затѣмъ въ 1887 г. . .	больше	—	—	—	11.353 09		
	меньше	14.739	1.350.345	18.109 80	60.069 92	—	6.826

В Ъ Д О М О С Т Ъ
о сборѣ на **ВАРШАВСКО-ВѢНСКОЙ** желѣзной дорогѣ
за октябрь мѣсяцъ 1887 г.

	Пасса- жиры.	Количе- ство грузовъ.	С Б О Р Ъ				ИТОГО
			Съ пассажи- ровъ и за багажъ.	За перевозку грузовъ.	Разныя поступленія.		
	число.	пуды.	руб. к.	руб. к.	руб. к.		
За октябрь 1887 г.	132.976	13.258.512	119.035 98	550.085 53	61.480 36	730.601	
мѣсяцъ. . . 1886 „	153.799	13.136.826	144.850 24	578.662 85	55.859 31	779.372	
Затѣмъ въ 1887 г. . .	больше	—	—	—	5.621 05		
	меньше	20.832	121.686	25.814 26	28.577 32	—	48.770
Съ 1 января 1887 г. по 31 октяб. 1886 „	1887 г.	1.446.632	120.250.731	1.310.286 99	4.984.414 35	562.906 62	8.857.557
	1886 „	1.459.761	126.229.069	1.356.434 11	5.402.629 41	413.899 96	7.172.963
Затѣмъ въ 1887 г. . .	больше	—	—	—	149.006 66		
	меньше	13.129	5.978.333	46.197 12	418.215 06	—	315.405

ДВИЖЕНІЕ И СБОРЪ

по

Донецкой каменноугольной желѣзной дорогѣ
за сентябрь мѣсяць 1887 г.

	Перевезено:	Выручено:	
		руб.	к.
Пассажировъ	24.768 чел.	22.315	05
Багажа	3.841 ¹ / ₄ пуд.	741	87
Грузовъ большой скорости	3.006 „	506	45
малой „	8.298.330 „	187.966	12
Поступило прочихъ сборовъ		8.935	—
	Итого	220.463	49
	Въ сентябрь 1886 г. выручено	162.857	89
	Разница въ пользу 1887 года	57.606	60
Съ 1 января 1887 года по 1 октября 1887 года		1.580.249	43
„ 1886 „ > 1 „ 1886 „ 		1.309.768	85
	Разница въ пользу 1887 г.	270.480	58
	Средняя выручка въ сентябрь	7.348	78
	„ съ начала года	5.788	46

УПРАВЛЕНІЕ

Варшавско-тереспольской желѣзной дороги

увѣдомляетъ, что съ 1 (13) ноября сего года будетъ введено зимнее расписание поѣздовъ, по которому измѣненъ только ходъ пассажирскихъ поѣздовъ №№ 1 и 2, почтовые же №№ 4 и 3 и товаро-пассажирскіе поѣзды №№ 5 и 6 остаются безъ измѣненія.

Пассажирскіе поѣзды №№ 1 и 2 по зимнему расписанію будутъ отправляться и прибывать:

Поѣздъ № 2 отправляется изъ Варшавы (Прага) въ 10 ч. — м. утра.
 „ „ „ „ Лукова „ 2 „ 7 „ пополуни.
 прибываетъ въ Брестъ „ 5 „ — „ вечера.
 Въ обратномъ направленіи: поѣздъ № 1 отпр. изъ Бреста въ 1 ч. — м. попол.
 „ „ „ „ „ Лукова „ 4 „ 10 „ „
 прибываетъ въ Варшаву (Прагу) „ 8 „ — „ веч.

Часы по мѣстному времени.

На Брестъ-холмской и Свѣдѣць-малкинской желѣзныхъ дорогахъ настоящее торговое расписание почтово-товаро-пассажирскихъ поѣздовъ на зимній сезонъ 1887 - 1888 года остается безъ измѣненія.

Подробности въ афишахъ.

ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА Московско-ярославской желѣзной дороги.

Движеніе между Москвою и Ярославлемъ.

(271 верста).

Число всѣхъ пассажировъ въ октябрѣ было	81.095 чел.	руб.	к
Выручено за нихъ и за багажъ	72.842	17	
За провозъ разнаго груза	182.801	84	
Всего въ октябрѣ выручено			
		255.644	01
Съ начала года по 1 ноября выручено	2.734.406		69
Среднее ежедневное число въ октябрѣ:			
Пассажировъ	2.616 чел.		
Средняя ежедневная выручка	8.246	58	
Средняя ежедневная выручка съ 1 января	8.994	76	
Въ октябрѣ 1887 г. противъ октября 1886 г. недовыручено	1.985	98	
Съ начала года по 1 ноября перевыручено	40.054	53	

Движеніе между Волгою и Вологдою.

(192 версты).

Число всѣхъ пассажировъ въ октябрѣ было	13.898 чел.	руб.	к
Выручено за нихъ и за багажъ	12.191	49	
За провозъ разнаго груза	22.220	69	
Всего въ октябрѣ выручено			
		34.412	18
Съ начала года по 1 ноября выручено	480.236		84
Среднее ежедневное число въ октябрѣ:			
Пассажировъ	442 чел.		
Средняя ежедневная выручка	1.110	07	
Средняя ежедневная выручка съ 1 января	1.579	73	
Въ октябрѣ 1887 г. противъ октября 1886 г. недовыручено	688	26	
Съ начала года по 1 ноября недовыручено	54.121	46	

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

доводить до свѣдѣнія отправителей, что, согласно публикациі съѣзда представи телей дорогъ 3 группы, съ 1 декабря 1887 г. Грязе-царицынская желѣзная дорога въ сообщеніи съ дорогами III группы, лежащими за Орломъ, будетъ примѣнять исключительно изданный съѣздомъ общій нормальный тарифъ и сборникъ спеціальныхъ тарифовъ на перевозку грузовъ въ прямомъ сообщеніи между дорогами III группы. Причемъ, до изданія съѣздомъ III группы расчетныхъ таблицъ провозныхъ платъ въ общему тарифу дорогъ этой группы, исчисленіе провозныхъ платъ за часть Грязе-царицынской дороги должно быть производимо по таблицамъ исчисленія провозныхъ платъ въ прямомъ сообщеніи дорогъ I группы отъ Орла и до Орла.

Обыкновенное XXXIV и чрезвычайное общее собрание гг. акціонеровъ общества Балтійской желѣзнодорожной дороги 28 октября 1887 года.

ИЗВЛЕЧЕНІЕ ИЗЪ ПРОТОКОЛА.

Въ бывшемъ 28 октября 1887 года общемъ собраніи присутствовали 20 акціонеровъ, съ правомъ лично и по довѣренностямъ отъ 4 акціонеровъ на 71 голосъ по 2.728 акціямъ.

По прочтеніи доклада правленія по предметамъ занятій общаго собранія были постановлены на рѣшеніе онаго слѣдующіе вопросы:

1) Утверждаетъ ли общее собраніе смѣту приходовъ и расходовъ на будущій 1888 годъ дѣйствія Балтійской дороги въ тѣхъ суммахъ, какъ она представлена собранію, а именно: прихода 4.200.230 руб., расхода 3.683.601 руб. и чистаго дохода 516.629 руб.?

2) Разрѣшаетъ ли общее собраніе сумму 100.000 руб. на непредвидѣнные въ смѣтѣ 1888 года расходы?

3) Предоставляетъ ли общее собраніе правленію общества войти отъ имени общаго собранія съ надлежащимъ ходатайствомъ предъ Министерствомъ путей сообщенія о невключеніи въ смѣту 1888 года суммы 84.890 руб., предложенной департаментомъ желѣзныхъ дорогъ ко внесенію въ сію смѣту на предметъ возобновленія въ томъ году пассажиревыхъ вагоновъ.

4) Утверждаетъ ли общее собраніе приведенную въ примѣчаніи къ ст. 7, гл 3, отд. I смѣты оговорку, предоставивъ правленію общества въ свое время возбудить предъ Министерствомъ путей сообщенія ходатайство объ увеличеніи кредита на пенсіи, пособія и награды служащимъ еще на сумму до тридцати тысячъ рублей, съ отнесеніемъ таковой на сбереженія отъ смѣтныхъ расходовъ, и не будетъ ли признано общимъ собраніемъ болѣе рациональнымъ установить правиломъ, чтобы служащимъ на пенсіи, пособія и награды, начиная съ 1889 г. были включаемы въ смѣту опредѣленные суммы въ размѣрѣ 1½% съ предложеннаго по смѣтѣ валоваго дохода и разрѣшить правленію войти по сему предмету въ Министерство путей сообщенія съ надлежащимъ ходатайствомъ.

5) Утверждаетъ ли общее собраніе предложеніе правленія о выдачѣ семейству умершаго директора графа Н. Ѳ. Литке единовременнаго пособія въ размѣрѣ 10.000 руб. и предоставляетъ ли правленію войти по сему предмету въ Министерство путей сообщенія съ надлежащимъ ходатайствомъ.

6) Утверждаетъ ли общее собраніе сдѣланное правленіемъ распоряженіе объ окончаніи расчета съ торговымъ домомъ Клейгильсъ и сынъ, за поставленный въ 1880 году для общества уголь, по присужденной сему дому Гарріенскимъ Мангерикомъ суммѣ въ размѣрѣ 13.401 руб., а съ процентами по 1 августа сего 1887 года и судебными издержками всего 18.957 руб., произведенною уже уплатою, по состоявшемуся между гг. Клейгильсъ и сынъ и правленіемъ миролюбивому соглашенію, вмѣсто сихъ присужденныхъ денегъ, всего лишь 16.000 руб., подѣ условіемъ совершеннаго прекращенія сего судебного дѣла.

Всѣ эти вопросы утверждены общимъ собраніемъ гг. акціонеровъ единогласно, безъ баллотирования.

За сими въ члены ревизіонной комисіи по большинству голосовъ избраны: А. В. Безродный, Ф. А. Гоппелусъ, С. С. Карсаковъ, О. И. Квистъ и Ф. А. Половцовъ.

Въ кандидаты въ директоры вмѣсто кандидата, который замѣстилъ директора, вышедшаго до срока изъбрава, по большинству голосовъ, избранъ Г. И. Гинде.

ОБЩЕСТВО

Либаво-роменской желѣзной дороги.

Правленіе общества имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что назначенное на 31 октября сего года очередное общее собраніе не можетъ состояться за непредставленіемъ въ указанному въ уставѣ сроку опредѣленнаго § 61 устава общества количества акцій; вслѣдствіе чего и, на основаніи того же параграфа устава, назначается вторичное очередное общее собраніе на 16 число ноября сего года, въ 2 часа пополудни, въ помѣщеніи правленія (Невскій № 30).

Обсужденію этого собранія будутъ подлежать тѣже вопросы, которые были внесены въ программу вопросовъ собранія, назначеннаго на 31 октября.

Въ силу § 61 устава, постановленія вторично созываемаго собранія будутъ считаться законными, не взирая ни на число прибывшихъ въ оное акціонеровъ, ни на размѣръ представленнаго ими капитала.

Пріемъ акцій для права участія въ общемъ собраніи будетъ производиться въ помѣщеніи правленія ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, до 9 ноября включительно, отъ 11 час. утра до 3 часовъ пополудни.

Открыта подписка на 1888 годъ

НА

„БИРЖЕВЫЯ ВЪДОМОСТИ“,

большую ежедневную газету политики, финансовъ, торговли
и общественной жизни.

„Биржевыя Вѣдомости“ поставили себѣ задачу — соединить серьезный материалъ съ полнымъ жизни фельетоннымъ изложеніемъ другихъ отдѣловъ газеты. Ознакомляя своихъ читателей съ ежедневными переиѣнами и событіями политическаго, финансоваго и торгово-промышленнаго движенія Россіи и заграницы, редакція „Биржевыхъ Вѣдомостей“ обращаетъ особое вниманіе, чтобы всѣ статьи, посвященныя общественной жизни, были даваемы въ особо оживленной формѣ, чуждой педантизма, доступной всѣмъ и каждому и не утомляя читателя скучными выводами и сухимъ изложеніемъ. Избѣгая шаблонной формы, редакція старается вести газету такимъ образомъ, чтобы она не только удовлетворяла дѣловымъ потребностямъ, но и служила интереснымъ чтеніемъ для его семьи.

Сверхъ финансоваго, торговаго и биржеваго отдѣловъ (извѣстныхъ уже по авторитетности, разнообразію, а также своевременности сообщаемыхъ свѣдѣній), въ газетѣ помѣщаются слѣдующія постоянныя рубрики:

Передовыя статьи посвящаются политическому положенію дня, для болѣе яснаго освѣщенія котораго въ газетѣ помѣщаются письма изъ главныхъ центровъ заграничной политической жизни, какъ Парижа, Берлина, Лондона, Вѣны, Болгаріи, Сербіи, Константинополя, и проч.

Ежедневныя бесѣды съ читателемъ по вопросамъ общественнымъ, литературнымъ, житейскимъ и уголовнымъ: 1) „Дневникъ“; 2) „Вчера, сегодня, завтра“; 3) „Картинки и наброски“.

Хроника ведется живо и полно.

Во внутреннемъ отдѣлѣ помѣщаются, сверхъ корреспонденцій изъ большинства городовъ Россіи, ежедневныя провинціальныя очерки „Областная летопись“.

Фельетоны газеты разнообразны. Сверхъ ежедневнаго воскреснаго, литературнаго, музыкальнаго и театральнаго фельетоновъ, помѣщаются лучшіе романы русскихъ и заграничныхъ авторовъ. Въ ноябрѣ текущаго (1887) года приступимъ къ печатанію сенсационнаго произведенія

„ТАЙНА ЗАГРОБНОЙ ЖИЗНИ“.

Ходъ романа вводитъ читателя въ кругъ СОВРЕМЕННОГО ЧАРОДѢЙСТВА.

Изъ предназначенныхъ къ печатанію въ будущемъ году романовъ назовемъ: „Въ погонѣ за милліономъ“ (изъ купеческой жизни), „Татьяна“ (изъ временъ императора Николая I) князя Любомирскаго и проч.

Всѣ новопоступающіе подписчики газеты получаютъ романъ съ начала его печатанія.

Подписывающіеся на газету на весь 1888 годъ и адресующіе деньги прямо въ контору „БИРЖЕВЫХЪ ВЪДОМОСТЕЙ“ пользуются правомъ полученія газеты бесплатно въ остающееся еще время 1887 года.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА:

Въ Россіи: на годъ 15 р., на 6 мѣс. — 9 р., на 3 мѣс. — 5 р. 50 к., на 1 мѣс. — 2 р. — Заграницею: на годъ 22 р., на 6 мѣс. — 13 р., на 3 мѣс. — 8 р., на 1 мѣс. — 3 р.

Подписка принимается на всѣ сроки не иначе, какъ съ 1-го числа каждаго мѣсяца, въ Петербургѣ: въ конторѣ редакціи, Васильск. Жоркал, № 31, рядомъ съ Яхт-Клубомъ.

Большая ежедневная политическая, ученая
и литературная газета
СЫНЪ ОТЕЧЕСТВА
(ИЗДАНИЕ ОСНОВАНО ВЪ 1812 ГОДУ).

Вступивъ съ 4-го числа Октября 1887 года **ВЪ СЕМЬДЕСЯТЬ ШЕСТОЙ ГОДЪ СВОЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ**, газета, съ 1-го Ноября, вновь реформирована, значительно дополнена, новыми отдѣлами и увеличена въ форматѣ **ДО РАЗМѢРА ВОЛЬШИХЪ СТОЛИЧНЫХЪ ГАЗЕТЪ** (безъ повышенія подписной цѣны) и, по своей обширной программѣ, всесторонней разработкѣ современныхъ вопросовъ и своевременному сообщенію выдающихся новостей, какъ пзъ русской, такъ и иностранной жизни, можетъ вполне замѣнить собою **ДОРОГУЮ ПО ПОДПИСНОЙ ЦѢНѢ ГАЗЕТУ и ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.**

При воскресныхъ номерахъ разсылается приложеніе въ видѣ еженедѣльнаго
ИЛЛЮСТРИРОВАННАГО ЖУРНАЛА,

въ который войдутъ: историческіе и современные **ПОВѢСТИ, РОМАНЫ, РАЗСѢЗЫ** (оригинальные и переводные), **ПОРТРЕТЫ** современныхъ и историческихъ дѣятелей, **РИСУНКИ** бытовые, историческіе и современные, преимущественно, изъ русской жизни, а также **КАРРИКАТУРЫ.**

Ежегодно при одномъ изъ воскресныхъ номеровъ прилагаются къ домашнему производству

„МОДЫ и РУКОДѢЛЬЕ“

съ приложеніемъ образцовъ вышивокъ, вязаній и другихъ дамскихъ рукодѣлій, а также и выпловочныхъ работъ при объясненіи производства работъ и указаніи матеріала.

Гг. подписчики, выславшіе сполна годовую подписную плату до 1 января имѣютъ право получить на выборъ **ОДНУ** изъ **ТРЕХЪ** нижеозначенныхъ картинъ-олеографій, отпечатанныхъ въ нѣсколько красокъ на эстампной бумагѣ съ лакировкой и рельефомъ:

1) „**КРЕЩЕНІЕ КІЕВЛЯНЪ ПРИ СВ. КНЯЗѢ ВЛАДИМИРѢ**“ (издана въ виду наступающаго 900-лѣтія—15 іюля 1888 г.). Размѣръ карт.: 1 арш. 2 верш., выс. 14 верш.

2) „**СМЕРТЬ ИВАНА СУСАНИНА**“ (изданіе второе тождественное съ первымъ). Размѣръ картины: 1 аршинъ, высота $\frac{3}{4}$ аршина.

3) „**ДѢВЧИЧНИКЪ ВЪ МАЛОРОССІИ**“ (съ картины профессора А. Маковского). Размѣръ картины длина $1\frac{1}{2}$ аршина, высота 1 аршинъ.

Желающіе получить, кромѣ одной (бесплатной) картины — остальные **ДВѢ** благоволятъ выслать за каждую по 1 руб. и на доставку прибавить по 10 к. за экз. (если требованіе трехъ картинъ будетъ одновременно).

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА ЕЖЕДНЕВНОЙ ГАЗЕТЫ „СЫНЪ ОТЕЧЕСТВА“

съ еженедѣльными и ежемѣсячными иллюстрированными приложеніями:

Безъ доставки и пересылки:	Съ доставкою и пересылкою:
На годъ . . 7 р. На 6 мѣс. . 3 р. 60 к.	На годъ . . 8 руб. На 6 мѣс. . 4 р. 50 к.

Желающіе получить картину-олеографію, благоволятъ выслать 80 к. Безъ этой приплаты премія не высылается. Въ разсылкѣ олеографій соблюдается очередь поступленія требованій.

За редактора **М. Буллетскій.**

Издатель **С. Добродѣевъ.**

Адресъ Конторы: Спб., Невскій пр., у Аничкова моста, д. № 68—40.

ВЪ КНИЖНОМЪ МАГАЗИНЪ
 КОММИССЮНЕРА МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
 НИКОЛАЯ ГАВРИЛОВИЧА МАРТЫНОВА

въ С.-Петербургѣ, Невскій пр., № 46,

ПРОДАЮТСЯ СЛѢДУЮЩІЯ КНИГИ:

== ТЕХНИЧЕСКІЙ СБОРНИКЪ ==

ЖУРНАЛЪ ОТКРЫТІЙ, ИЗОБРѢТЕНІЙ И УСОВЕРШЕНСТВОВАНІЙ

ПО ВСѢМЪ ОТРАСЛЯМЪ ПРОМЫШЛЕННОСТИ.

Журналъ удостоенъ большой золотой медали на Московской поли-
 технической выставкѣ 1872 года.

Полная коллекція за 18 лѣтъ — съ 1865 по 1883 г. — 35 томовъ
 Цѣна 150 руб. (Осталось всего 6 экземпляровъ).

Оставшіеся отдѣльные тома съ 1-го по 14-й по 2 р. 50 к. (т. 15
 вовсе не былъ изданъ), съ 16-го по 36-й по 8 руб.

Продаются отдѣльно слѣдующія статьи изъ этого журнала:

(оставшіеся въ весьма маломъ числѣ экземпляровъ):

Систематическій указатель статей, помѣщенныхъ въ Техническомъ Сборникѣ. Съ 1865 —
 1874 гг. Ц. 75 к. (тома 1 до 14 и 16 до 19). Составленный *П. Волковыма*.

Обойное производство и производство окрашенныхъ бумагъ (papiers de fantaisie).
 По Эксиеру, составилъ *П. Волковъ*. Съ таблицей чертежей, 42 образцами обоевъ и 30 об-
 разцами papiers de fantaisie. Ц. 3 р. 40 к.

Механическій отдѣлъ Вѣнской всемірной выставки 1873 г. *И. Мурашко*. 75 полет. въ
 текстѣ, 22 таблицы политипажей и 8 литограф. таблицъ. Ц. 2 р. 50 к.

Выставка новыхъ и усовершенствованныхъ механизмовъ, аппаратовъ и инструментовъ
 въ Императорскомъ Русскомъ Техническомъ Обществѣ въ 1875 г. *И. Мурашко*. Спб.
 1875 г. Ц. 75 к.

Бѣленіе, окрашивание и ситцепечатаніе. Технологовъ *П. Дидковского* и *С. Фурмана*.
 31 политипажъ рѣзан. на деревѣ и 5 образцовъ. Часть первая. Спб. 1876 г. Ц. 3 р.
 Тоже ч. вторая. Ц. 3 р. 75 к.

Машины и станки для обработки металловъ и дерева. Составилъ *И. Мурашко*. Съ
 политип. и табл. Ц. 4 р. (осталось всего 4 экземпляра).

Спичечное производство по Геттелю и др. Составилъ *П. Волковъ*. Съ 43 рѣзанными
 на деревѣ политип. Спб. 1875 г. Ц. 1 р. 50 к.

Производство искусственнаго коровьяго масла. Сочиненіе технолога *Н. Мельникова*.
 Съ 14 рѣзанными на деревѣ политип. въ текстѣ и 2 таблицами чертежей. Ц. 1 р. 50 к.

Исслѣдованіе объ отношеніи протравъ (модановъ) въ хлопчато-бумажной ткани и къ
 искусственному ализарину. Технолога *С. Фурмана*. Ц. 60 к.

Ультрамариновое производство. Соч. технолога *В. Инполитова*. Съ 2 политип. и
 5 табл. чертежей. Ц. 1 р. 50 к.

Масло-экстракціонное производство. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ 8 рѣзанными
 на деревѣ политип. въ текстѣ и съ одной таблицей (разрѣвъ завода). Ц. 1 р. 50 к.

Прессовка сѣна и система прессовъ. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ табл. чер-
 тежей. Ц. 1 р. 25 к.

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

Производство цинорія. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ планомъ завода и рисункомъ въ текстѣ. Ц. 1 р. 25 к.

Производство искусственныхъ пахучихъ веществъ. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ 4 политипажамн. Ц. 1 р. 50 к.

Производство сахарнаго кулера. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ политип. Ц. 1 р.

Производство съѣдобной желатины. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ чертежами и планомъ завода. Ц. 1 р.

Машинное производство черепицы. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ планомъ завода. Ц. 50 к.

Производство суррогатовъ кофе. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ политипаж. Ц. 1 р. 25 к.

Производство хромовыхъ солей. Соч. технолога *А. Яковлева*. Ц. 75 к.

Производство вальцованной и тннутой проволоки и проводочнаго желѣза. Технолога *В. Кнаббе*. Съ 32 таблицами чертежей и приложеніемъ проекта пароваго желѣзнодорожнаго и проводочнаго завода на 100.000 пудовъ ежегоднаго производства. Ц. 2 р.

Производство рнанныхъ сухарей для арміи на фабричныхъ началахъ и при небольшихъ хозяйствахъ. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ политип. въ текстѣ и 7-ю таблицами чертежей.

Производство химической древесной массы. Соч. технолога *Н. Мельникова*. Съ 4-мя таблицами чертежей и планомъ завода. Ц. 1 р. 25 к.

Джутъ и его обработки. Часть I. Пряденіе. Соч. *П. Волкова*. Съ 3-мя таблицами чертежей и рисунками въ текстѣ. Ц. 2 р.

Производство машинной смазочной мази, съ чертежами и планомъ завода. *Н. П. Мельникова*. Ц. 75 к.

Заготовленіе для арміи. Барани изъ кровельнаго толя, шведской папки и картона, съ описаніемъ производства шведской папки, картона и кровельнаго толя, по новѣйшимъ способамъ. Соч. инж.-техн. *Н. Мельникова*. Съ 18 политип., 5-ю табл. чертежей и образцами строительнаго картона. Ц. 1 р. 25 к.

Производство стеариновыхъ, салныхъ, парафинныхъ, спермацетныхъ и восковыхъ свѣчей. Сост. технологъ *В. Ипполитовъ*. Съ 39-ю политип. Ц. 1 р. 50 к.

Муномольное дѣло. Чертежи муномольныхъ мельницъ: 1) Паровая мельница о двухъ поставахъ. 2) Мельница о трехъ поставахъ. 3) Мельница о четырехъ поставахъ. 4) Паровая мельница о шести поставахъ. Чертежи раскрашены въ 7 красокъ. Сост. инж.-техн. *Н. Мельникова*. Ц. 1 р. 25 к.

Производство дезинфицирующихъ веществъ и дезинфекція, съ чертежами въ текстѣ. Инж.-техн. *Н. Мельникова*. Ц. 1 р. 25 к.

Крахмальное дѣло. Чертежи крахмальныхъ заводовъ. Статистика и литература крахмального производства. Съ 3-мя табл. чертежей. Сост. инж.-технологъ *Н. Мельникова*. Ц. 1 р. 50 к.

Виноуренное дѣло. Чертежи виноуренныхъ заводовъ. Съ 11-ю хромофотографированными табл. чертежей. Сост. инж.-техн. *Н. Мельникова*. Ц. 2 р.

Заготовленіе для арміи. Производство галетъ для арміи при небольшихъ хозяйствахъ. Соч. инж.-техн. *Н. Мельникова*. Съ 6 политип. и табл. чертежей и хромофотогр. планомъ завода для выдѣлки галетъ. Ц. 1 р. 25 к.

Смоляные пигменты. Амминовые краски и ихъ примѣненія, съ приложеніемъ чертежей и образцовъ окрашенныхъ тканей. Сост. инж.-техн. *Н. Мельникова* и *П. Дидковский*. Ц. 2 р. 25 к.

Крахмальное дѣло. Чертежи (хромофотографированные) заводовъ крахмального сахара, крахмальной патоки, декстрина и сахарнаго кулера. Съ 4-мя табл. чертежей. Сост. инж.-техн. *Н. Мельникова*. Ц. 1 р. 25 к.

Обзоръ открытій, изобрѣтеній и усовершенствованій по всемъ отраслямъ виноуреннаго производства. Съ политипажамн въ текстѣ, 2 таблицами политипажей, одною хромофотографированною таблицею и 5-ю табл. чертежей. Ц. 1 р. 50 к.

Мелкіе промыслы и производства. Производство дробн. Съ 22 фигурами чертежей. Сост. инж.-техн. *Н. П. Мельникова*. Ц. 75 к.

Мелкіе промыслы и производства. Приготовленіе разнаго рода клея и замазокъ. Сост. инж.-техн. *Н. П. Мельникова*. Ц. 1 р.

Производство спирта изъ мха, дерева, соломы, сѣна и т. п., и новый способъ виноуренія съ минеральными кислотами. Съ чертеж. и планами завода (хромофотограф.). Сост. инж.-техн. *Н. П. Мельникова*. Ц. 1 р. 25 к.

Мелкіе промыслы и производства. Золоченіе и серебреніе дерева и металловъ по илеевой и масляной подготовкѣ. Съ чертеж. Соч. техн. *А. И. Яковлева*. Ц. 1 р. 25 к.

Муномольное дѣло. Муномольное производство, руководство на постройкѣ водяныхъ,

вѣтряныхъ, паровыхъ и др. рода мельницъ. Инж.-техн. *Н. П. Мельникова*. Част первая. Ц. 3 р.

Производство глиняныхъ издѣлій. 6 таблицъ чертежей. Сост. техн. *А. Яковлева*. Ц. 2 р. 50 к.

Мелкіе промыслы и производства. Приготовление различнаго рода чернилъ, туши, штемпелевой и типографской красокъ. Сост. *В. П. Ипполитовъ*. Ц. 1 р. 50 к.

Комовенное производство. Практическое руководство для выдѣлки разнаго рода юфти, подошвы, опойковъ, козловъ, шагрени, и пр., а также для выдѣлки перчаточной лайны. Съ 87 въ текстѣ, рѣзаными на деревѣ, политип. и 2 табл. чертежей. Сост. *М. А. Рыловъ*. Ц. 3 р.

Мелкіе промыслы и производства. Производство сургуча. Слб. 1881. Сост. техн. *А. Яковлевъ*. Ц. 75 к.

Мелкіе промыслы и производства. Производство халвы, рахатъ-лукума и мунмутнаго масла. Съ чертеж., политип., хромолитограф. табл. завода и образцами очищеннаго и неочищеннаго кунжутнаго сѣмени. Сост. *Н. П. Мельникова*. Ц. 1 р. 25 к.

Мелкіе промыслы и производства. Приготовление салонной вансы, лапа и мазей. Сост. технологъ *Я. Л—у*. Ц. 60 к.

Лаповое производство. Технолога *П. П. Волкова*. Съ табл. чертеж. Ц. 2 р. 75 к. Производство научныхъ и гуттаперчевыхъ издѣлій. Съ 12-ю рисунками. Сост. технологъ *А. Яковлевъ*. Ц. 1 р. 25 к.

Обзоръ открытій, изобрѣтеній и усовершенствованій по вѣсѣмъ вопросамъ винокуреннаго производства. Выпускъ II. Винокурение съ аппаратами Savall'я, съ 15-ю политип. въ текстѣ. Ц. 75 к.

Обзоръ открытій, изслѣдованій и усовершенствованій по вѣсѣмъ вопросамъ комовеннаго производства. Съ рисунками. Сост. инж.-техн. *П. Волковъ*. В. III. Ц. 1 р.

Обзоръ послѣднихъ успѣховъ свеклосахарнаго производства за границею. Сост. *Волковъ*. Ц. 1 р. 50 к.

Пядение кардной шерсти. Часть первая. Подготовка сырца. Техн. *П. П. Волкова*. Съ политип. въ текстѣ. Ц. 2 р.

Производство кирпича, съ политипажками въ текстѣ, съ 3 табл. чертежей. Сост. *Н. П. Мельникова*. Ц. 2 р.

Брикетное производство, съ чертежами. Сост. горный инженеръ *О. Корландеръ*. (Сочинение это не окончено), что отпечатано Ц. 1 р.

Свекло-сахарное производство по Штоману и др. Перев. *Волкова*, съ политип. (Сочинение это не окончено), что отпечатано Ц. 2 р.

Обработка льна и механическое прядение льнянаго волокна, съ 2 табл. чертеж. Сост. *А. Усаровъ*. Ц. 1 р. 25 к.

Крѣпость склепанныхъ соединеній, съ политип. въ текстѣ. Перев. *М. Черташвинскаго*. Ц. 1 р. 50 к.

Говорящая машина, записывающая звуки, *Эдисона*, съ чертежемъ — Говофонъ или фонофоромъ. Статья *В. К.* Ц. 50 к.

Современное состояніе монетнаго дѣла въ Россіи и Западной Европѣ, съ табл. чертежей. Сост. горный инженеръ *Н. П. Фоллендорфъ*. Ц. 2 р.

О топливѣ и его испытаніи на желѣзныхъ дорогахъ и на Рязско-яземской въ особенности, съ тремя табл. чертеж. Сост. инж.-техн. *А. Ягодзинскій*. Ц. 2 р.

Производство свѣчей.—Исторія — матеріалы, составъ и свойство.—Сало: бычачье, баранье и свиное.—Пальмовое.—Кокосовое мѣло.—Парафинъ.—Свѣчи различнаго рода и всѣ способы ихъ приготовленія.—Восковыя свѣчи. Ц. 1 р. 50 к.

Смазка вагоновъ. Статья *Н. Чайковскаго*. Ц. 50 к.

Вѣнская всемірная выставка. Краткій обзоръ выставленныхъ произведеній: чугуноплавильнаго, желѣзнаго, стальнаго производства и каменно-угольнаго дѣла. Сост. *Д. Сабаньевъ*. Ц. 40 к.

Мука, мучные продукты и крахмалъ на Вѣнской всемірной выставкѣ 1873 г. Ц. 75 к. Шарлатаны и шарлатанство въ медицинѣ. Психологическій этюдъ д-ра *Вердо*. Перев. съ франц. Ц. 40 к.

Патентованныя секретныя средства. В. I. Косметическія средства. Составилъ *В. А. Ашмла*. Ц. 1 р.

Французско-русскій техническій словарь—механики, химіи, физики, желѣзнодорожнаго дѣла, архитектуры, минералогіи, технологіи, заводскаго дѣла, машиностроенія и всѣхъ технич. производствъ. (Не окончено). Отпечатано: А до Chiff., всего 128 стр. Ц. 1 р. (въ неиздѣнномъ техническиихъ словарей и эти 3 букв., надѣмся, окажутъ занимающемуся большую услугу).

Прессы для выдѣлки глиняныхъ, асфальтовыхъ, цементныхъ и т. д. издѣлій. Сост. *Гегера*, съ политип. и табл. чертеж. Ц. 1 р. 25 к.

О фабрикаціи соды за границую по способу *Либлана* и о постройкѣ содовыхъ заводовъ въ Россіи, съ чертеж. Ц. 1 р. 25 к.

Сухая перегонка дерева и полученіе дальнѣйшихъ продуктовъ ея, съ таблицами. (Не окончено). Отпечатано только 80 стр. и таблицы. Ц. 1 р.

Обзоръ открытій, изслѣдованій и усовершенствованій по всемъ вопросамъ кожевеннаго производства, съ чертеж. Сост. *П. Волкова*. Ц. 2 р.

Кромѣ того, имѣются въ продажѣ:

Служба подвижнаго состава и тяги. Изслѣдованіе *Лестушевскаго* Варш. 1883. Вып. 1. Ц. 1 р., съ перес. 1 р. 20 к. Вып. 2. 1884. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 20 к

Отчетъ по службѣ подвижнаго состава и тяги на желѣзн. дор. Финляндской, Николаевской, Нижегородской, Московско-брестской, Привислянской, Юго-западныхъ, Курско-киевской и Харьковско-азовской, представленный въ М. п. с. *Лестушевскимъ* въ октябрѣ 1880 г. Слб. 1882. Ц. 1 р. 75 к., съ пер. 2 р.

Третье исправленное и дополненное изданіе: „Руководство для желѣзнодорожныхъ и заводскихъ машинистовъ“. *Н. О. Текитрема*. Ц. 2 р. 75 к., съ перес. 3 руб. Настоящее изданіе, кромѣ современныхъ исправленій и дополненій, пополнено: Уходомъ за котлами и машинами настоящими, т. е. заводскими и фабричными. Золотниками системы *Триба*. Приборомъ *Саханскаго* и Правилами Министерства, опубликованными 10 ноября 1883 г. Каждому машинисту, а особенно подготовляющемуся въ машиниста, необходимо изучитъ теорію и практику машиннаго дѣла по руководству, въ которомъ собрано все, что указала наука, а главное опытность и практика.

Объ ответственности желѣзнодорожныхъ предпринимателей и ихъ агентовъ за причиненіе эксплуатаціею вреда лицамъ и имуществамъ. Юридическое изслѣдованіе *П. Диларова*. Ц. 1 р. 50 к., съ перес. 1 р. 70 к.

Графическій способъ расчета упругости мостовыхъ арокъ. Соч. *Морь*. — Расчетъ мостовыхъ фермъ. Соч. *Герберъ*. Пер. *А. Недзьялковскій*. Ц. 75 к., съ пер. 90 к.

Вентиляція и отопленіе общественныхъ зданій и нильхъ помѣщеній. Практическое руководство для архитекторовъ, техниковъ и хозяевъ при составленіи соображеній и общихъ проектовъ примѣненія вентиляціи и отопленія. Ц. 2 р., съ перес. 2 р. 25 к.

На пересылку прилагается 10% съ общей стоимости.

Всѣ означенныя книги можно получать въ Книжномъ Магази́нѣ **Н. Г. Мартынова**, С.-Петербургъ, Невскій пр., № 46.

Иллюстрированный каталогъ изданій **Н. Г. Мартынова** выдается бесплатно. Иногородные прилагаютъ 7 к. марку.

Къ 1 декабря выйдетъ полный Каталогъ техническихъ и пр. журналовъ на русскомъ, французскомъ, нѣмецкомъ и англійскомъ языкахъ на которые подписка принимается у комисіонера М. п. с. **Мартынова**. Каталогъ высылается за 7 коп. марку.