

1970
А-31859 НМПр
КН-47.

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

№ 47

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

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

1887

НМПр

КН-47

28-го ноября.

1887.

ЖУРНАЛЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Выходитъ еженедѣльно.

ДВИЖЕНІЕ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБѢ.

ПРИКАЗЫ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Ноября 23 дня 1887 года.

№ 88.

836402
Опредѣленіемъ Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи, отъ 21 октября сего года, произведены, за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ: *въ надворные совѣтники*: младшій помощникъ дѣлопроизводителя Департамента желѣзныхъ дорогъ, коллежскій ассесоръ Иванъ *Дужакъ* — съ 25 іюля;

— *въ коллежскіе ассесоры*: младшій помощникъ дѣлопроизводителя того же Департамента, титулярный совѣтникъ Николай *Небеснюкъ* — съ 1 августа;

— *въ титулярные совѣтники*: коллежскіе секретари: временно исправляющій должность старшаго помощника дѣлопроизводителя Канцеляріи Министра Василий *Марсовъ* — съ 12 іюня, младшій помощникъ дѣлопроизводителя той же Канцеляріи Александръ *Шмаковъ* — съ 26 іюля и уволенный отъ службы канцелярскій чиновникъ Департамента желѣзныхъ дорогъ Федоръ *Долженко* — въ отставку;

— *въ губернскіе секретари*: временно исправляющій должность младшаго помощника дѣлопроизводителя статистическаго отдѣла, канцелярскій чиновникъ, коллежскій регистраторъ Левъ *Лебедевъ* — съ 12 іюня сего 1887 года.

Назначаются: числившіеся по спискамъ Министерства и



въ обществѣ Уральской горнозаводской желѣзной дороги, по Министерству штатными инженерами:

— *VII-го класса*: титулярные совѣтники инженеры путей сообщенія: начальникъ службы пути *Свентицкій 1-й* и начальникъ службы движенія *фонъ-Ренкуль*;

— *VIII-го класса*: помощникъ начальника службы пути, коллежскій ассесоръ инженеръ путей сообщенія *Бернацкій 5-й* и начальники участковъ: службы тяги — коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Гвоздевъ* и службы пути — коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Платоновъ*;

— *IX-го класса*: коллежскіе секретари инженеры путей сообщенія: инженеръ при управленіи дороги *Смирновъ 2-й* и помощникъ начальника главнаго Чусовскаго депо *Поплавскій 1-й*;

— всѣ семеро съ оставленіемъ при исполненіи тѣхъ же обязанностей на названной дорогѣ;

— состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ IX-го класса, завѣдывающій техническимъ отдѣломъ управленія по постройкѣ Гомель-брянской желѣзной дороги, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Абрамовъ* — по Министерству штатнымъ инженеромъ VIII-го класса, съ оставленіемъ при исполненіи тѣхъ же обязанностей.

Утверждается: преподаватель желѣзнодорожнаго дѣла въ Гомельскомъ техническомъ желѣзнодорожномъ училищѣ, инженеръ-технологъ *Соколовскій* — инспекторомъ того же училища.

Опредѣляется въ службу: окончившій курсъ наукъ въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, гражданскій инженеръ Алоизій *Стржалко* — по Министерству, съ причисленіемъ къ оному и съ откомандированіемъ въ распоряженіе производителя изысканій по устройству шоссе отъ м. Олиты до м. Олькеники.

Зачисляется по спискамъ Министерства: причисленный къ Департаменту шоссеиныхъ и водяныхъ сообщений, откомандированный въ распоряженіе правленія Варшавскаго округа, коллежскій секретарь инженеръ путей сообщенія *Заборскій* — съ увольненіемъ на три года въ общество Привислинской желѣзной дороги.

Увольняются въ отпускъ: на 1 мѣсяцъ: состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ VI-го класса, начальникъ работъ по устройству Мариупольскаго порта, коллежскій совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Лисовскій 2-й* — въ С.-Петербургъ;

— на 2 мѣсяца: состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ IX-го класса, помощникъ начальника дистанціи по постройкѣ Самаро-уфимской желѣзной дороги, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Харитоновъ* — въ разныя губерніи.

Увольняется отъ службы, согласно прошенію: числящійся по спискамъ Министерства, уволенный въ общество Закавказской желѣзной дороги, надворный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія Александръ *Пашкевичъ* — съ мундиромъ.

Умершій исключается изъ списковъ: числящійся по спискамъ Министерства, уволенный въ общество Московско-брестской желѣзной дороги, титулярный совѣтникъ инженеръ путей сообщенія *Василій Ромашевъ*.

Состоящему по Министерству штатнымъ инженеромъ VIII-го класса, коллежскому ассесору инженеру путей сообщенія *Биркину* — поручается исполненіе обязанностей производителя работъ по устройству Дубно-каменицкаго шоссе съ 1 октября сего года, съ освобожденіемъ отъ обязанностей по устройству Дубно-ровенскаго и Кобринъ-мокранскаго шоссе.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посъетъ*.

Ноября 23 дня 1887 года.

№ 89.

Указомъ Правительствующаго Сената по Департаменту Герольдіи отъ 10 ноября 1887 года, № 4.138, утверждены, по званію гражданскихъ инженеровъ, въ чинахъ:

— коллежскаго секретаря: гражданскіе инженеры, состоящіе по Министерству штатными инженерами: IX-го

класса Николай *Виллеръ* — съ 16 іюня и VIII-го класса — Александръ *Шилейко* — съ 16 сентября 1886 г., причисленные: а) къ Министерству: Василій *Пилитенко* — съ 20 марта 1885 г., Сергій *Сусаревъ* — съ 1 апрѣля и Николай *Сафроновъ* — съ 1 мая и б) къ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: Іосифъ *Сухоржевскій* — съ 12 января и Ксенофонтъ *Терещенко* — съ 19 января 1887 года;

— *губернскаго секретаря*: гражданскіе инженеры: причисленный къ Департаменту желѣзныхъ дорогъ графъ Витольдъ *Красицкій* — съ 1 сентября и состоящій по Министерству штатнымъ инженеромъ IX-го класса Василій *Манузаровъ* — съ 22 октября 1886 года.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посьетъ*.

ПОСТАНОВЛЕНІЯ И РАСПОРЯЖЕНІЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА.

Въ собраніи узаконеній и распоряженій Правительства отъ
17 и 20 ноября 1887 года за № 104 и 105, напечатано:

ОБЪЯВЛЕННЫЯ ВЫСОЧАЙШІЯ ЦОВЕЛЪНІЯ.

МИНИСТРОМЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

(Ст. 931).

О принятіи капитала, пожертвованнаго служащими и учащимися въ Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го.

По случаю совершившагося 13 мая 1887 года пятидесятилѣтія государственной службы заслуженнаго профессора Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, дѣйствительнаго статскаго совѣтника инженера путей сообщенія Андреева, сослуживцами и учениками послѣдняго собрана добровольно сумма около 5,000 руб., для выдачи изъ процентовъ съ нея преміи за лучшія сочиненія или руководства по инженерному искусству.

По всеподданнѣйшему о семъ Министра путей сообщенія докладу, Государь Императоръ Всемиловѣйшѣ, 29 мая 1887 года, соизволилъ на принятіе пожертвованнаго служащими и учащимися въ Институтѣ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го, капитала въ 5.000 руб., съ цѣлью выдачи изъ процентовъ съ него преміи имени заслуженнаго профессора сего Института, дѣйстви-тельнаго статскаго совѣтника Андреева за лучшія сочиненія или руководства по инженерному дѣлу и на предоставленіе Министру путей сообщенія права утвердить подробныя пра-вила объ этой преміи.

(Ст. 942).

О замѣнѣ денежныхъ состязательныхъ премій за состав-леніе учебниковъ для техническихъ желѣзнодорожныхъ учи-лищъ медалями золотыми и серебряными.

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему Мини-стра путей сообщенія докладу, 10 сентября 1887 года, Все-миловѣйшѣ соизволилъ на замѣну установленныхъ Вы-сочайше утвержденнымъ 7 апрѣля 1886 г. штатомъ учеб-наго отдѣла и инспекціи училищъ Министерства путей со-общенія денежныхъ состязательныхъ премій за составленіе учебниковъ для техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ— медалями золотыми и серебряными, согласно одобренному Его Императорскимъ Величествомъ рисунку, съ предо-ставленіемъ Министру путей сообщенія права утверждать по-дробныя правила о выдачѣ этихъ медалей.

ВОЕННЫМЪ МИНИСТРОМЪ.

(Ст. 944).

О порядкѣ ношенія медалей, жалуемыхъ нижнимъ чинамъ унтеръ-офицерскаго званія.

Государь Императоръ, въ 17 день мая 1887 года, Высочайше повелѣтъ соизволилъ:

Нижнимъ чинамъ унтеръ-офицерскаго званія, при но-

пени на шеѣ медалей, жалуемымъ согласно приказамъ по военному вѣд. 1873 г. № 204 и 1886 г. № 38, имѣть означенныя медали при мундирѣ (вицъ-мундирѣ) и при шинели надѣтой въ рукава, причемъ:

а) при мундирѣ (вицъ-мундирѣ) медали, носимыя на шеѣ надѣвать, руководствуясь для сего правилами, установленными для ношенія на шеѣ орденскихъ знаковъ (приказъ по воен. вѣд. 1886 г. № 97), и, согласно сему, при старшей медали, выпускаемой въ разрѣзъ воротника мундира, младшія медали надѣвать на шею, выпуская ихъ по борту мундира такъ, чтобы верхній край первой медали былъ на линіи верхняго края знаковъ отличія и медалей, носимыхъ на груди, а верхній край второй медали — отстоялъ на $\frac{1}{2}$ вер. отъ нижняго края первой медали;

б) при шинели, надѣтой въ рукава, имѣть поверхъ шинели: одну (старшую) медаль, носимую на шеѣ и выпускаемую въ разрѣзъ воротника, а равно медали и знаки отличія, носимые на колодкѣ, и нагрудные знаки, носимые безъ лентъ (знакъ за отличную стрѣльбу, знакъ, установленный приказомъ 1886 года № 22, для окончившихъ курсъ въ гражданскихъ высшихъ и специальныхъ учебныхъ заведеніяхъ и т. п.); младшія же медали, носимыя на шеѣ и выпускаемыя по борту мундира, имѣть на мундирѣ, подъ шивелью, не выпуская ихъ по борту шинели;

в) при кирасѣ, присвоенной гвардейскимъ кирасирскимъ полкамъ, имѣть поверхъ кирасы: одну (старшую) медаль, носимую на шеѣ, выпускаемую въ разрѣзъ воротника, и знаки отличія Военнаго Ордена, прикрѣпляемые къ лѣвому чешуйчатому ремню кирасы; младшія же медали, носимыя на шеѣ и выпускаемыя по борту мундира (вицъ-мундира), а равно знаки и медали, носимые на груди, имѣть подъ кирасою,

и г) при супервестѣ, присвоенномъ 1 бригадѣ 1 гвардейской кавалерійской дивизіи, поверхъ супервеста имѣть: старшую медаль, носимую на шеѣ и выпускаемую въ разрѣзъ воротника мундира, а равно знаки и медали, носимые на груди; младшія же шейныя медали — подъ супервестомъ.

(Ст. 945).

Правила ношенія льтней одежды для генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ.

Государь Императоръ, 1 и 3 июня 1887 года, Высочайше повелѣть соизволилъ: установить слѣдующія правила для ношенія *льтней одежды*:

1) Въ лѣтнее время всѣмъ генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ дозволить имѣть *китель* вездѣ, не исключая столицъ, въ слѣдующихъ случаяхъ: а) *взамѣнъ обыкновенной формы* (мундира и виць-мундира) — въ строю, въ караулѣ, на дежурствѣ и на маневрахъ, когда нижнимъ чинамъ, по особому распоряженію командующихъ войсками, разрѣшается быть въ полотняныхъ рубахахъ, а равно всѣмъ чинамъ, участвующимъ въ судебныхъ засѣданіяхъ военно-судебныхъ учреждений, и б) *взамѣнъ сюртука*—на домашнихъ ученьяхъ, если не послѣдуетъ особаго приказанія, при занятіяхъ въ канцеляріяхъ и управленіяхъ и, вообще, внѣ службы, но на публичныхъ гуляньяхъ, собраніяхъ, въ театрахъ и концертахъ — китель не надѣвать.

2) Китель изъ полотна бѣленаго или небѣленаго (суроваго), имѣть двубортный, покроемъ по формѣ сюртука существующаго образца, безъ галунныхъ контръ-погончиковъ, и съ лапами (юбкою) такой длины, чтобы нижній край ихъ былъ на два вершка выше колѣнъ.

Примѣчаніе. Генераламъ, штабъ и оберъ-офицерамъ: а) гвардейскихъ гусарскихъ полковъ—китель полагается такого же образца, какъ и въ драгунскихъ полкахъ, и б) казачьихъ войскъ — китель полагается одинаковаго образца съ офицерами регулярныхъ войскъ (приказы 1860 г. №№ 78 и 146 и 1869 г. № 320).

3) При кителѣ имѣть, во всѣхъ случаяхъ, погоны и, кромѣ того: а) при надѣваніи кителя *взамѣнъ обыкновенной формы* (мундира или виць мундира)—ордена, какъ при сюртукѣ, холодное оружіе на португепѣ, шарфъ (въ гвардейскихъ гусарскихъ полкахъ—кушакъ), шаровары укороченные, въ са-

поги и, кому присвоено, лядунку и въ гвардейскихъ уланскихъ полкахъ — этишкетный шнуръ; при нахожденіи же въ строю, въ караулѣ и на дежурствѣ слѣдуетъ имѣть, кому полагается, револьверъ со шнуромъ, въ кобурѣ на поясномъ ремнѣ, и б) при надѣваніи кителя взамѣнъ сюртука — ордена и холодное оружіе на портупелѣ, согласно существующему положенію для ношенія ихъ на сюртукѣ, причемъ разрѣшается имѣть шаровары, по желанію, укороченные или длинные.

Примѣчаніе 1. Цвѣтной кушакъ и аксельбантъ при кителѣ не полагается.

Примѣчаніе 2. При надѣваніи кителя взамѣнъ сюртука, всѣмъ генераламъ, а равно штабъ и оберъ-офицерамъ гвардейскихъ кирасирскихъ полковъ, дозволяется имѣть присвоенную имъ шпагу, для ношенія которой въ юбокѣ кителя нѣсколько ниже талии, съ лѣвой стороны, дѣлается поперечный разрѣзъ.

4) При надѣваніи кителя, а равно присвоенныхъ нижнимъ чинамъ полотняныхъ рубахъ, имѣть во всѣхъ случаяхъ фуражку. Въ военныхъ округахъ: Иркутскомъ, Кавказскомъ, Казанскомъ, Кіевскомъ, Одесскомъ, Омскомъ, Приамурскомъ, Туркестанскомъ и Харьковскомъ — имѣть на фуражкѣ бѣлый чехоль, который, по существующему положенію, надѣвать въ періодъ времени, опредѣляемый командующими войсками, соотвѣтственно мѣстнымъ климатическимъ условіямъ, причемъ а) чехоль долженъ покрывать всю фуражку съ козырькомъ съ пригонкою кокарды поверхъ чехла; б) чехлы носить на фуражкахъ лишь въ чертѣ вышеназванныхъ военныхъ округовъ и в) при чехлѣ на фуражкѣ въ войскахъ, находящихся въ Туркестанскомъ военномъ округѣ, Оренбургскомъ краѣ и въ Закаспійской области, во всѣхъ случаяхъ, опредѣляемыхъ командующими войсками, имѣть назатыльникъ, установленный приказомъ по воен. вѣд. 1880 г. № 20.

5) Ношеніе кителя не допускать: 1) взамѣнъ парадной формы — во всѣхъ случаяхъ, и 2) взамѣнъ обыкновенной формы и сюртука: а) на смотрахъ и парадахъ въ Высочайшемъ присутствіи, если не будетъ особаго приказанія; б) являющимся во дворцы Ихъ Величествъ и Ихъ Высочествъ;

3) флагъ всегда поднимать „до мѣста“, т. е. вплоть до клотика, причеъ натянутый фаль, будучи закрѣпленъ, обоими концами долженъ прилегать къ флагштоку.

IV. *Взятіи флага установить.*

На прочихъ зданіяхъ, занимаемыхъ мѣстными учрежденіями или чинами вѣдомства путей сообщенія, флаговъ не поднимать; для отличія же отъ частныхъ зданій, на казенныхъ жилыхъ зданіяхъ вѣдомства, на видномъ мѣстѣ фасада зданія (напр. на фронтонѣ или же на щипцѣ или парапетѣ) изображать арматурный знакъ вѣдомства, т. е. на крестъ положенные топоръ и якорь, согласно прилагаемому чертежу.

Знакъ этотъ на деревянныхъ зданіяхъ, можетъ быть вырѣзанъ на обшивкѣ, а на каменныхъ — высѣченъ на видномъ мѣстѣ главнаго фасада зданія, или же знакъ этотъ можетъ быть выкрашенъ синею краскою на бѣлой доскѣ, какъ показано на прилагаемомъ чертежѣ, причеъ доска укрѣпляется на фасадѣ зданія.

Для иллюминаціи жилыхъ зданій вѣдомства путей сообщенія употреблять общій 3-хъ полосный російскій флагъ; причеъ на главномъ фасадѣ зданія флагъ вѣдомства или постовый флагъ остаются на своихъ мѣстахъ, согласно вышеуказанному.

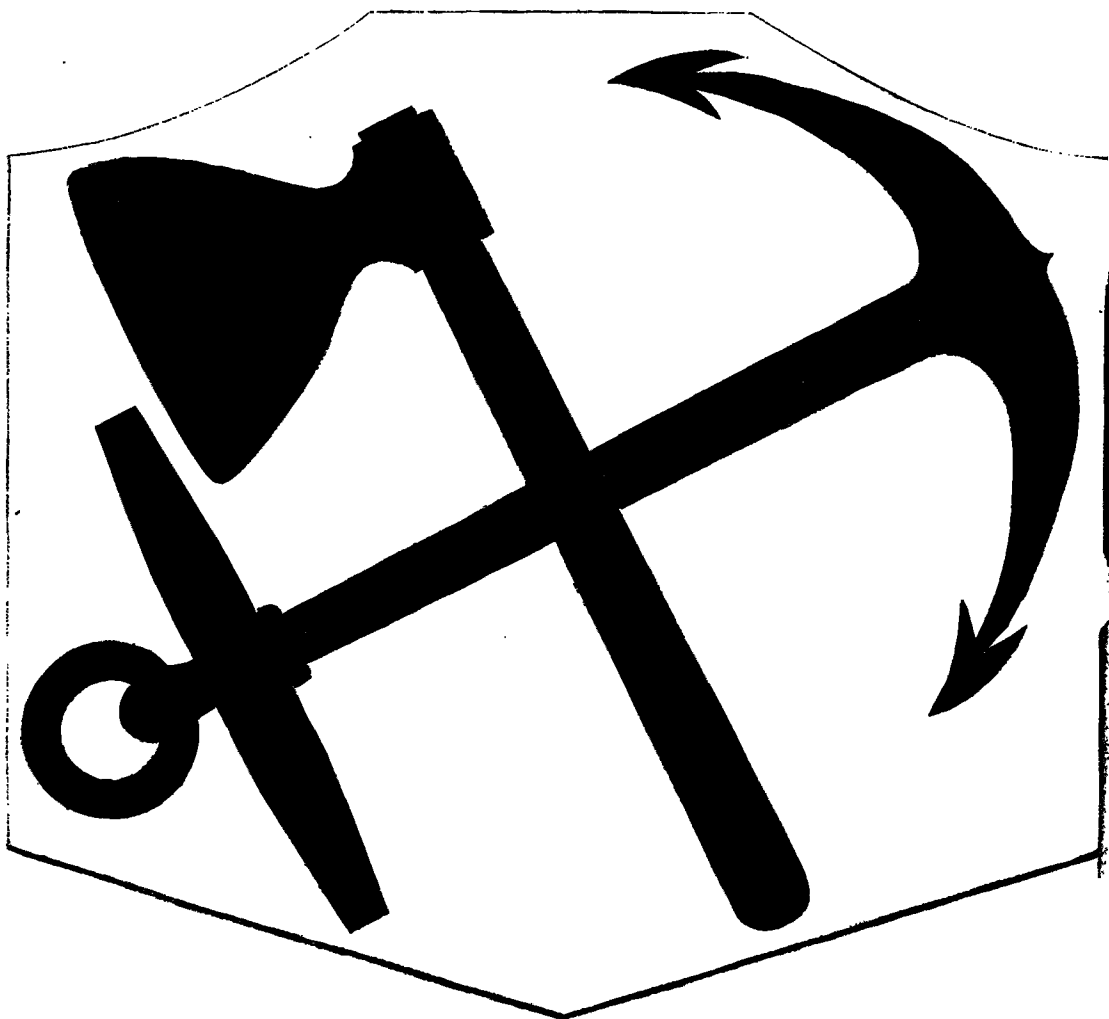
Подписаль: Директоръ *П. Фадѣевъ.*

Скрѣпилъ: И. д. Завѣдывающаго III отдѣленіемъ
техническаго отдѣла Департамента шоссейныхъ
и водяныхъ сообщеній инженеръ *А. Саковичъ.*

АРМАТУРНЫЙ ЗНАКЪ

(ВЪ ПОЛОВИНУ НАТУРАЛЬНОЙ ВЕЛИЧИНЫ)

помѣщаемый на жилыхъ зданіяхъ Министерства
путей сообщенія.



ИЗВѢЩЕНІЯ.

ОТЪ КОММИСИИ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

Главное Гидрографическое Управление объявляетъ по Морскому вѣдомству: 1) что въ *Моонъ-зундѣ*, освѣщаемый Стейншерскій баканъ съ колоколомъ снятъ 22-го сего октября съ своего мѣста;

2) что въ *Финскомъ заливѣ*, въ *Невской губѣ*, затонувшее 6-го сего октября, на глубинѣ 13 футъ, судно, близъ Невскаго плавучаго маяка, находится отъ него на NW 89° въ разстояніи 1 вер. 180 саж.; наименьшая глубина надъ судномъ 3 фута, оно занимаетъ протяженіе 120 футъ, на WNW и OSO; ограждено по S-ю сторону голикомъ раструбомъ вверхъ на красномъ шестѣ.

Того-же 6-го октября, затонуло, въ Невской же губѣ, другое судно съ каменнымъ углемъ, на глубинѣ 13 футъ, отъ W-й оконечности N-й дамбы Морскаго канала на NW 47° въ 2½ верстахъ, а отъ Морскаго канала, по перпендикуляру къ N-у, въ 450 саженьхъ; длина судна 100 футъ; положеніе на N и S; найденная наименьшая глубина надъ нимъ 4 фута. Судно ограждено съ S-ой стороны голикомъ раструбомъ вверхъ на красномъ шестѣ.

Направленія показаны истинныя.

3) По распоряженію Министерства путей сообщенія, въ виду предстоящаго окончанія навигаціи, съ 19 сего октября приступлено къ постепенной уборкѣ предостерегательныхъ знаковъ, обозначающихъ русло С.-Петербуркскаго морскаго канала, именно: сняты освѣщаемые баканы и производится уборка всѣхъ вѣхъ по южному развѣтвленію канала; на остальномъ затѣмъ протяженіи канала, сначала будутъ сняты, чрезъ одну, бѣлыя вѣхи, затѣмъ, также, чрезъ одну, красныя вѣхи; по полученіи извѣстія о ходѣ льда изъ Ладожскаго озера бу-

ИЗВѢЩЕНІЯ.

ОТЪ КОММИСИИ ПО УСТРОЙСТВУ КОММЕРЧЕСКИХЪ ПОРТОВЪ.

Главное Гидрографическое Управление объявляетъ по Морскому вѣдомству: 1) что въ *Моонъ-зундѣ*, освѣщаемый Стейншерскій баканъ съ колоколомъ снятъ 22-го сего октября съ своего мѣста;

2) что въ *Финскомъ заливѣ*, въ *Невской губѣ*, затонувшее 6-го сего октября, на глубинѣ 13 футъ, судно, близъ Невскаго плавучаго маяка, находится отъ него на NW 89° въ разстояніи 1 вер. 180 саж.; наименьшая глубина надъ судномъ 3 фута, оно занимаетъ протяженіе 120 футъ, на WNW и OSO; ограждено по S-ю сторону голикомъ раструбомъ вверхъ на красномъ шестѣ.

Того-же 6-го октября, затонуло, въ Невской же губѣ, другое судно съ каменнымъ углемъ, на глубинѣ 13 футъ, отъ W-й оконечности N-й дамбы Морскаго канала на NW 47° въ 2¹/₂ верстахъ, а отъ Морскаго канала, по перпендикуляру къ N-у, въ 450 саженьяхъ; длина судна 100 футъ; положеніе на N и S; найденная наименьшая глубина надъ нимъ 4 фута. Судно ограждено съ S-ой стороны голикомъ раструбомъ вверхъ на красномъ шестѣ.

Направленія показаны истинныя.

3) По распоряженію Министерства путей сообщенія, въ виду предстоящаго окончанія навигаціи, съ 19 сего октября приступлено къ постепенной уборкѣ предостерегательныхъ знаковъ, обозначающихъ русло С.-Петербуркскаго морскаго канала, именно: сняты освѣщаемые баканы и производится уборка всѣхъ вѣхъ по южному развѣтвленію канала; на остальномъ затѣмъ протяженіи канала, сначала будутъ сняты, чрезъ одну, бѣлыя вѣхи, затѣмъ, также, чрезъ одну, красныя вѣхи; по полученіи извѣстія о ходѣ льда изъ Ладожскаго озера бу-

в) при официальных молебствіяхъ; г) при закладкѣ и освященіи церквей и казенныхъ зданій; д) при закладкѣ и спускѣ военныхъ судовъ; е) при прибываніи знаменъ и штандартовъ; ж) на публичныхъ торжественныхъ собраніяхъ, актахъ, экзаменахъ и выборахъ; з) на публичныхъ маскарадахъ, балахъ и обѣдахъ; и) на публичныхъ гуляньяхъ, въ собраніяхъ, театрахъ и концертахъ; і) на всѣхъ церковныхъ парадахъ, при присутствіи на богослуженіи въ храмовые праздники, при приобщеніи св. таинъ, при брачной церемоніи и при нахожденіи воспріемниками отъ купели; к) при представленіяхъ по дѣламъ службы и по собственной надобности, къ начальству или къ лицамъ высокопоставленнымъ; л) при вызовѣ въ судъ въ качествѣ обвиняемаго или свидѣтеля; м) въ засѣданіяхъ кавалерскихъ думъ; н) при погребеніяхъ и на панихидахъ, и о) при нахожденіи въ почетныхъ караулахъ.

Примѣчаніе. Гражданскимъ чиновникамъ военного вѣдомства и военно-медицинскимъ чиновникамъ имѣть присвоенные имъ кителя (приказъ по воен. вѣд. 1885 г. № 85 и циркуляръ главнаго штаба 1885 г. № 143), согласно вышеизложеннымъ правиламъ для генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ.

ВЫСОЧАЙШЕ УТВЕРЖДЕННОЕ МНѢНІЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

(Ст. 933).

О порядкѣ опредѣленія тарифныхъ разстояній между станціями желѣзныхъ дорогъ.

Его Императорское Величество воспослѣдовавшее мнѣніе въ общемъ собраніи Государственнаго Совѣта, о порядкѣ опредѣленія тарифныхъ разстояній между станціями желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвердить соизволилъ и повелѣлъ исполнить.

Подписаль: За Предсѣдателя Государственнаго Совѣта,
генераль-адъютантъ *Новосильскій*.

15 іюня 1887 года.

МНѢНІЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

Выписано изъ журна-
ловъ Соединенныхъ
Департаментовъ За-
коновъ и Государ-
ственной Экономіи 27
декабря 1886 года
и 28 мая 1887 года
и Общаго Собранія 1
іюня 1887 года.

Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи и въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министра путей сообщенія о порядкѣ опредѣленія тарифныхъ разстояній между станціями желѣзныхъ дорогъ, *мнѣніемъ положилъ:*

I. Въ дополненіе подлежащихъ статей общаго устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ (св. зак. т. XII ч. I, по прод. 1886 года постановить:

1) Тарифныя разстоянія между станціями желѣзныхъ дорогъ, служащія основаніемъ для расчета провозныхъ платъ какъ по пассажирскому движенію, такъ и по перевозкѣ грузовъ, отправляемыхъ съ большою скоростью, опредѣляются Министромъ путей сообщенія, причемъ за исходную точку принимается середина пассажирскаго станціоннаго зданія, а если его нѣтъ — середина пассажирской платформы. Такимъ же порядкомъ исчисляются постанціонныя тарифныя разстоянія по грузовому движенію малой скорости тамъ, гдѣ не устроены отдѣльныя товарныя станціи, съ особымъ для завѣдыванія оными личнымъ составомъ служащихъ.

2) Для тѣхъ останочныхъ пунктовъ, гдѣ существуютъ отдѣльныя отъ пассажирскихъ станціонныхъ зданій товарныя станціи, съ особымъ для завѣдыванія послѣдними личнымъ составомъ, постанціонныя тарифныя разстоянія, служащія основаніемъ для расчета провозной платы по грузовому движенію малой скорости, опредѣляются Министромъ путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финансовъ, соображаясь съ представляемыми каждымъ такимъ пунктомъ мѣстными условіями.

3) При опредѣленіи, на вышеуказанномъ основаніи (ст. 1 и 2), тарифныхъ разстояній допускается округленіе долей версты принятіемъ ихъ за цѣлую версту. Сверхъ того, по тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, въ Высочайше утвержденныхъ уставахъ которыхъ содержатся постановленія о зачетѣ, по

грузовому движенію, разстояній, не достигающихъ шести верстѣ, за полныя шесть верстѣ, примѣняются также означенныя постановленія.

II. Предоставить Министру путей сообщенія провѣрить согласно вышеустановленнымъ основаніямъ (отд. I), разстоянія между тѣми желѣзнодорожными станціями, относительно которыхъ это будетъ признано имъ необходимымъ, и, по исправленіи за тѣмъ, въ чемъ окажется нужнымъ, дѣйствующихъ росписаній тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, утвердить сіи росписанія, порядкомъ, установленнымъ въ ст. 1 и 2 отдѣленія I настоящаго узаконенія, и представить ихъ Правительствующему Сенату, для опубликованія во всеобщее свѣдѣніе.

III. Изложенныя въ отдѣлахъ I и II постановленія привести въ дѣйствіе *черезъ три мѣсяца* по опубликованіи настоящаго узаконенія.

IV. По опубликованіи росписаній, указанныхъ въ отдѣлѣ II сего узаконенія, судебнымъ установленіямъ принимать оныя въ основаніе расчета провозной платы при постановленіи рѣшеній по дѣламъ о взысканіи недополученной провозной платы или переборовъ оной, возникающимъ изъ договоровъ о перевозкѣ, заключенныхъ до обнародованія настоящаго узаконенія, буде право иска не утрачено истеченіемъ установленной для дѣлъ сего рода давности (общій уст. рос. жел. дор. ст. 135 — 137).

Подлинное мнѣніе подписано въ журналахъ Предсѣдателями и Членами.

РАСПОРЯЖЕНІЯ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ПРИКАЗЪ МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

17) Ноября 18 дня 1887 года.

На основаніи Высочайшаго повелѣнія 29 мая 1886 г., по соглашеніи съ Министерствомъ Императорскаго Двора и удѣловъ, Министерствомъ путей сообщенія приняты въ свое

вѣдѣніе, со всѣми ихъ принадлежностями, находящіяся въ Крыму; Яйлинское шоссе протяженіемъ 1,57 вер., Нижне-алупское протяженіемъ 8,05 вер. и Исарское, протяженіемъ 8,184 вер., съ причисленіемъ, согласно Высочайше утвержденному, 5 апрѣля 1883 года, мнѣнію Государственнаго Совѣта, перваго шоссе, составляющаго часть находящагося въ вѣдѣніи Министерства путей сообщенія пути къ хребту Яйлы, продолжаемаго нынѣ къ Бахчисараю, къ числу государственныхъ дорогъ, а остальныхъ двухъ къ числу путей мѣстнаго значенія.

О чемъ объявляю по вѣдомству путей сообщенія.

Подписалъ: Министръ путей сообщенія,

Генераль-Адъютантъ *К. Посыетъ.*

ПО УПРАВЛЕНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Циркуляръ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, инспекторамъ и управляющимъ частными желѣзными дорогами, отъ 12 октября 1887 года, за № 9.299.

По осмотрѣ, въ августѣ сего года, нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ, Господинъ Министръ путей сообщенія изволилъ приказать:

1) при внутреннемъ ремонтѣ паровозныхъ зданій и мастерскихъ окрашивать:

а) стѣны сихъ зданій и колонны, если таковыя имѣются—бѣлою краскою, оставляя по низу, какъ у стѣнъ, такъ и колоннъ, панели высотой до $3\frac{1}{2}$ футовъ;

б) потолки, карнизы и панели — клеевою или масляною краскою темнаго цвѣта.

Примѣчаніе. Панели могутъ быть устраиваемы также и деревянные, окрашенные темною масляною краскою.

2) деревянные стулья пассажирскихъ и товарныхъ платформъ и товарныхъ сараевъ, выше поверхности земли, а

также прогоны ихъ и поперечныя балки, — смолить древесною смолою и этотъ порядокъ соблюдать на будущее время при возведеніи или капитальной перестройкѣ сихъ сооруженийъ.

Изложенныя приказанія Его Высокопревосходительства предлагаются по управленію желѣзныхъ дорогъ къ руководству и исполненію.

Подписалъ: Начальникъ Управленія
желѣзныхъ дорогъ *В. Саловъ.*

Скрѣпилъ: Директоръ Департамента
желѣзныхъ дорогъ *Н. Михневичъ.*

Циркуляръ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, инспекторамъ и управляющимъ частными желѣзными дорогами, отъ 13 ноября 1887 года, за № 10.559, — объ устройствѣ половъ въ мастерскихъ и паровозныхъ зданіяхъ.

По разсмотрѣніи техническимъ отдѣломъ совѣта Министерства путей сообщенія возбужденнаго правленіями нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ вопроса о наивыгоднѣйшей системѣ устройства половъ въ мастерскихъ и паровозныхъ зданіяхъ, Господинъ Министръ изволилъ приказать:

1) во всѣхъ отдѣленіяхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ, за исключеніемъ цеховъ, означенныхъ въ 4 пунктѣ сего циркуляра, а равно въ главныхъ (коренныхъ) паровозныхъ зданіяхъ, полы устраивать деревянные или асфальтовые;

2) въ паровозныхъ оборотныхъ зданіяхъ, а также въ такъ называемыхъ запасныхъ, резервныхъ, вспомогательныхъ и всякаго иного наименованія допускать болѣе, дешевые полы шлаковые, булыжные и другіе мощные;

3) въ помѣщеніяхъ, означенныхъ въ 1 и 2 пунктахъ, во всѣхъ случаяхъ, когда полы не будутъ деревянные, у верстаковъ и станковъ устраивать деревянные площадки;

4) въ котельныхъ, кузнечныхъ, прокатныхъ и литейныхъ отдѣленіяхъ, какъ при мастерскихъ, такъ и при паровоз-

ныхъ зданіяхъ, полы устраивать по преимуществу шлаковые, глинобитные, земляные и булыжные.

Предпочтеніе деревяннаго пола асфальтовому, или наоборотъ, должно зависѣть въ каждомъ частномъ случаѣ отъ сравнительной ихъ стоимости въ данной мѣстности, причѣмъ для деревянныхъ половъ слѣдуетъ, по возможности, употреблять дубовый лѣсъ, не исключая впрочемъ и сосноваго, послѣдній въ мѣстахъ, гдѣ имѣются заводы для пропитыванія дерева, долженъ быть пропитанъ противогниlostнымъ составомъ; самый же настилъ слѣдуетъ дѣлать по прочному и хорошо спланированному основанію, которое не допускало бы застою воды подъ поломъ.

Указанія настоящаго циркуляра принять къ руководству при составленіи проектовъ постройки и перестройки желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и паровозныхъ зданій, съ тѣмъ, что если по финансовымъ или инымъ соображеніямъ, въ какомъ-либо частномъ случаѣ будетъ признано полезнымъ устройство въ означенныхъ зданіяхъ половъ другихъ системъ, то такое отступленіе можетъ быть допущено лишь съ разрѣшенія Министерства путей сообщенія.

При соблюденіи условія, означеннаго въ пунктѣ 3 сего циркуляра, нынѣ существующіе, не удовлетворяющіе его требованіямъ, полы разрѣшается не перестраивать впродъ до времени капитальнаго ихъ ремонта, но не позже исхода 1892 года.

Такое приказаніе Его Высочайшаго Преосвященства предлагается къ исполненію по Управленію желѣзныхъ дорогъ, взаимнѣ указаній циркуляра бывшаго Техническо-инспекторскаго комитета желѣзныхъ дорогъ объ устройствѣ половъ въ мастерскихъ и паровозныхъ зданіяхъ, отъ 2 апрѣля 1884 г. за № 3.003.

Подписаль: Начальникъ Управленія
желѣзныхъ дорогъ *В. Саловъ.*

Скрѣпилъ: За Директора *Стойковъ.*

**Циркуляръ Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ
дорогъ, правленіямъ желѣзнодорожныхъ обществъ, начальни-
камъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, инспекторамъ и управ-
ляющимъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 19 ноября
1887 года, за № 10.683.**

Циркуляромъ бывшаго Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 30 декабря 1879 года, за № 15.665, пунктомъ *б* установлено считать часъ дѣйствительнаго пребыванія паровоза на маневрахъ за восемь верстъ пробѣга.

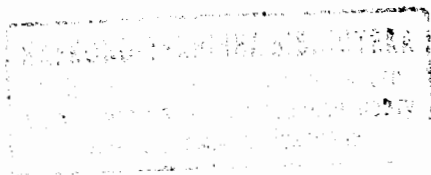
Произведенная на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ провѣрка этой нормы показала, что таковая недостаточно точно выражаетъ дѣйствительное количество работы, производимой маневреннымъ паровозомъ въ часъ времени и что принятіе пробѣга паровозомъ пяти верстъ равнымъ пребыванію на маневрахъ въ теченіе одного часа представляетъ болѣе близкую къ дѣйствительной величину.

236402 По докладѣ о семъ Господину Министру путей сообщенія, Его Высокопревосходительство, принимая во вниманіе, что общая для всѣхъ дорогъ норма оцѣнки работы паровозовъ на маневрахъ, хотя и не имѣетъ цѣлью опредѣлить единицы расхода топлива, смазки и т. п., тѣмъ не менѣе должна по возможности, приближаться къ дѣйствительному количеству производимой работы и, во всякомъ случаѣ, быть однообразна въ видахъ правильности сравненія результатовъ дѣятельности всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, — изволилъ приказать, въ измѣненіе пункта *б* циркуляра № 15.665, считать часъ работы паровоза на маневрахъ равнымъ пробѣгу 5 верстъ во главѣ поѣзда.

Изложенное приказаніе Его Высокопревосходительства объявляется по управленію желѣзныхъ дорогъ къ исполненію.

Подписалъ: Начальникъ Управленія
желѣзныхъ дорогъ *В. Саловъ.*

Скрѣпилъ: Директоръ Департамента
желѣзныхъ дорогъ *Н. Михневичъ.*



ПО ДЕПАРТАМЕНТУ ШОССЕЙНЫХЪ И ВОДЯНЫХЪ СООБЩЕНІЙ.

Циркуляръ правленіямъ округовъ путей сообщенія и начальникамъ по завѣдыванію сооруженіями и строительными работами въ коммерческихъ портахъ, отъ 10 ноября 1887 г., за № 6.835.

Въ развитіе и дополненіе приказа отъ 7 мая 1881 г., Господинъ Министръ путей сообщенія приказать изволилъ:

І. Общій флагъ поднимать:

1) на зданіяхъ, въ которыхъ помѣщаются канцеляріи: начальниковъ отдѣленій въ округахъ, инспекторовъ судоходства и начальниковъ дистанцій;

2) для этого имѣть, кромѣ большихъ флаговъ, запасные, малаго размѣра (27 в. × 18 в.), для поднятія послѣднихъ, взамѣнъ большихъ, во время сильнаго вѣтра или ненастной погоды.

ІІ. Постовой флагъ поднимать:

1) на зданіяхъ, въ которыхъ помѣщаются канцеляріи завѣдывающихъ пристанями;

2) на заставныхъ домахъ шоссейныхъ дорогъ;

3) на зданіяхъ, занимаемыхъ завѣдывающими судоходными постами.

ІІІ. Относительно флаговъ соблюдать слѣдующее:

1) флаги поднимать одновременно съ переходомъ отъ ночныхъ къ дневнымъ сигналамъ, а спускать—при зажиганіи ночныхъ сигнальныхъ огней. На тѣхъ же путяхъ, на которыхъ освѣщеніе указательныхъ знаковъ не производится, флаги поднимать въ 8 часовъ утра, а спускать — въ 9 часовъ вечера;

2) верхній конецъ всякаго флагштока отнюдь не увѣнчивать рѣзными украшеніями, а насаживать на оный клотикъ со шкивомъ, врѣзаннымъ на одной сторонѣ послѣдняго для продѣванія флажнаго фала (подъемная снасть);

№ 47
1887

ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА

ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

№ 47

САНКТПЕТЕРБУРГЪ

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

1887

Печатано по распоряженію Завѣдывающаго изданіемъ журнала
Министерства путей сообщенія.

ЖУРНАЛЬ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

СОДЕРЖАНІЕ № 47.

I отдѣль. Оффиціальный.	Стр.
Движеніе по государственной службѣ. — Приказы Министра путей сообщенія	861 — 864
Постановленія и распоряженія правительства. — Объявленныя Высочайшія повелѣнія Министромъ путей сообщенія: о принятіи капитала, пожертвованнаго служащими и учащимися въ Институтъ инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I-го (864). — О замѣнѣ денежныхъ состязательныхъ премій за составленіе учебниковъ для техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ медалями золотыми и серебряными (865). — Военнымъ Министромъ: о порядкѣ ношенія медалей, жалуемыхъ нижнимъ чинамъ унтеръ-офицерскаго званія (865). — Правила ношенія льняной одежды для генераловъ, штабъ и оберъ-офицеровъ (867). — Высочайше утвержденное мѣнѣ Государственнаго Совета: о порядкѣ опредѣленія тарифныхъ разстояній между станціями желѣзныхъ дорогъ (869)	864 — 871
Распоряженія Министерства путей сообщенія. — Приказъ Министра путей сообщенія за № 18 (871). — <i>По Управленію желѣзныхъ дорогъ</i> : Циркуляры: 1) отъ 12 октября 1887 года, за № 9.299 (872). — 2) отъ 13 ноября 1887 года, за № 10.559, объ устройствѣ половъ въ мастерскихъ и паровозныхъ зданіяхъ (873). — 3) отъ 19 ноября 1887 года, за № 10.683 (875). — <i>По Департаменту шоссейныхъ и водныхъ сообщеній</i> . Циркуляръ отъ 10 ноября 1887 года, за № 6.835 (876)	871 — 878
Извѣщенія. — Отъ Комисіи по устройству коммерческихъ портовъ. — Отъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	879 — 880
III отдѣль. Желѣзнодорожный.	
По поводу статьи г. Валуева: „О способѣ работъ по замѣнѣ чугунныхъ трубъ каменными. <i>С. Барова</i>	687—692
V отдѣль. Шоссейн. и др., кромѣ рельсов., сухоп. сообщенія.	
Шоссейные сторожа вѣдомства путей сообщенія во Франціи. <i>Гершельмана</i>	41—63
Открытіе Леускаго канала	64
X отдѣль. Матеріалы историч. и др. соврем. значенія.	
Водяныя сообщенія Россіи. <i>К. Завадскаго</i>	251—275
XIV отдѣль. Техническая корреспонденція.	
По поводу статьи фонъ-Вендриха „Примѣрный расчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскихъ перевозокъ“. <i>Александрова</i>	33—42
XV отдѣль. Извѣщенія и заявленія.	
Екатерининская желѣзная дорога. Движеніе и сборъ за октябрь мѣсяцъ 1887 года. — Подѣскія желѣзныя дороги. Движеніе и сборъ за октябрь мѣсяцъ 1887 года	222
Объявленія.	

N^o 47.—1887.

Table des Matières:	Page.
1. Partie officielle	861—880
2. Notice sur l'article de Mr. Valouéw „Remplacement des buses en fonte par des tunnels“, par S. Bagrow	687—692
3. Les cantonniers des chaussées en France. Guerschelmann	41—63
4. Voies navigables en Russie. Zavadsky	251—275
5. Correspondance technique. Alexadrow	33—42
6. Comptes-rendus et avis officiels.	
7. Annonces.	

N^o 47.—1887.

Inhalt:	Seite.
1. Officielles	861—880
2. Zum Artikel d. Herrn Walujeff: „Ueber den Arbeitsvorgang beim Bau steinerner Durchlässe“, von S. Bagroff	687—692
3. Die Chaussée-Wärter der französischen Strassenverwaltung, von Herschelmann	41—63
4. Die Wasserstrassen Russlands, von K. Zawadsky	251—275
5. Fachzuschriften	33—42
6. Offizielle Berichte.	
7. Anzeigen.	

N^o 47.—1887.

Index:	Page.
1. Official part	861—880
2. Note on Mr. Valouew's article „Replacing of cast iron pipes by culverts“, by Bagrow	687—692
3. Causeway watchmen in France. Guerschelmann	41—63
4. Water-communications in Russia. Zavadsky	251—275
5. Technical correspondence. Alexandrow	33—42
6. Official reports.	
7. Advertisements.	

ПО ПОВОДУ

статьи г. Валуева: „О способѣ работъ по замѣнѣ чугу-
нныхъ трубъ каменными“.

„Журн. Мин. пут. сообщ.“, № 39, 1887 г.

Въ № 39 „Журнала Министерства путей сообщенія“, въ статьѣ „О способѣ работъ по замѣнѣ чугунныхъ трубъ каменными“, г. Валуевъ дѣлаетъ сравненіе между способами постройки при посредствѣ объѣзднаго пути и туннельныхъ работъ и цифровыми данными приходитъ къ одностороннему и, по моему мнѣнію, невѣрному выводу о преимуществахъ объѣздовъ. Постройка сооружений при посредствѣ туннелей еще дѣло у насъ новое и, какъ всякое нововведеніе, требуетъ тщательнаго разсмотрѣнія pro и contra основаннаго на опытныхъ данныхъ раньше, чѣмъ произносить окончательный приговоръ. Какъ первыя пробы, постройки этого рода могли и должны были сопровождаться нѣкоторыми неудачами и даже ошибками. Задача технической литературы заключается въ томъ, чтобы выяснитъ тѣ условія, при которыхъ работы должны производиться наиболѣе цѣлесообразнымъ способомъ, и тогда уже окончательно опредѣлитъ, удовлетворителенъ ли самый способъ веденія работъ въ экономическомъ и другихъ отношеніяхъ. Относительно туннельныхъ это еще не сдѣлано; но, при всемъ томъ, изъ немногихъ произведенныхъ по настоящее время туннельныхъ работъ съ нѣкоторыми погрѣшностями, которыхъ не старались скрывать авторы описаній, можно и теперь вывести заключеніе, обратное тому, къ которому приходитъ г. Валуевъ, что полагаю указать разборомъ выводовъ автора упомянутой статьи и сравнительною оцѣнкой его опредѣленій. Прежде всего о недостаткахъ объѣздныхъ путей, главнымъ образомъ, по даннымъ самого г. Валуева. Наиболѣе цѣле-

сообразный, по его мнѣнію, обходъ съ однимъ объѣзднымъ полотномъ и съ другимъ путемъ, сдѣланнымъ въ выемкѣ главнаго полотна (см. статью), представляетъ слѣдующія два неудобства:

1) Значительный промежутокъ времени между періодами постройки двухъ половинъ трубы, требующійся на насыпку насыпи на построенной первой половинѣ трубы и на разрытіе насыпи для устройства второй.

2) Необходимость придать большой уклонъ пути, сопряженный съ этимъ родомъ объѣздовъ, что вредно отзывается на движеніи поѣздовъ и стоимости ихъ тяги.

Далѣе: 3) Выемка въ насыпи и затѣмъ разрытіе всей насыпи съ обратной засыпкой, помимо безцѣльности расхода, какъ непроизводительнаго въ прямомъ смыслѣ передвиженія массы земли (къ сему присоединить и всю массу земли объѣзднаго полотна), не можетъ не отразиться вредно на устойчивости насыпи, состоявшей ранѣе изъ плотно слежавшейся земли.

4) На только-что построенную трубу насыпается полотно и тотчасъ же начинается ѣзда. Давленіе на трубу весьма значительно и, при неокрѣпшей кладкѣ свода, должна выдерживаться кружалами. Весьма вѣроятна осадка трубы или средняго кольца. Все вмѣстѣ не указываетъ на совершенство системы конструкціи.

5) Всякій временной путь по свѣжей насыпи, а тѣмъ болѣе съ крутымъ уклономъ увеличиваетъ нѣсколько возможныхъ случайности при движеніи и затрудняетъ послѣднее. Съ эксплуатаціонной точки зрѣнія всякое уменьшеніе безопасности движенія должно быть допущено только въ крайнихъ случаяхъ и при невозможности избѣгнуть этого другими мѣрами.

Стоимость устройства обхода съ побочными работами и содержаниемъ паровоза для передвиженія поѣздовъ для 156 вер. Грязецарицынской желѣзной дороги исчислена г. Валуевымъ въ 16.497 р. 88 к. при идеальномъ веденіи земляныхъ работъ и возможной утилизаціи земли; въ дѣйствительности, вслѣдствіе случайностей и задержекъ, неизбежныхъ при такихъ работахъ, общій расходъ, вѣроятно, значительно выше.

Не останавливаясь на оцѣнкѣ обыкновеннаго обходнаго пути съ временнымъ мостомъ, признаваемаго и г. Валуевымъ по справедливости не цѣлесообразнымъ, перейдемъ къ разсмотрѣнію составныхъ частей туннельныхъ работъ слѣдя по пунктамъ статьи г. Валуева, въ которыхъ онъ разсматриваетъ вѣроятную стоимость таковыхъ, если бы ими замѣнить устройство объѣзда.

1) Вырытіе туннеля. Цѣна куб. саж. земли туннеля, опредѣлившаяся для Уральской дороги въ 12 р. 85 к., не есть минимальная, и если на Курско-харьково-азовской дорогѣ работа обошлась значительно дороже, то потому, что на такого рода работы не было указанныхъ практикой цѣнъ, что доказывается сравнительною дешевизной послѣдующей работы на Орловско-грязской дорогѣ („Журн. Мин. п. с“., № 33, 1887 г., отчетъ г. Сѣмашки), гдѣ земляная работа туннеля обошлась уже въ 12 р. съ задолжаніемъ $\frac{629}{75} = 8,37$ рабочихъ дня на куб. саж. въ то время, когда на Уральской рабочая сила была $\frac{1218}{154} = 7,90$ дня. Цѣны дня дорогъ Орловско-грязской и Уральской сравнялись бы, еслибы для послѣдней исключить стоимость полировки дна котлована и укладку пути 129 р. 15 к., что ложится на куб. саж. вынутой земли въ $\frac{129.15}{154} = 0,84$ руб. Такимъ образомъ, довольно близко будетъ къ дѣйствительности принять стоимость 12 р. 85 к., какъ среднюю цѣну. Количество земляныхъ работъ при отверстіи туннеля $4 \times 3 = 12$ кв. саж. соотвѣтственно площади трубы и длинѣ туннеля въ $(2,25 \times 13,50) \times 2 - 2,86 \times 3 = 22,92$ пог. саж. составитъ 275,04 куб. сажени.

Стоимость туннельной работы $275 \times 12,85 = 3.533$ р. 75 к. вмѣсто исчисленныхъ г. Валуевымъ 5.140 р. 30 к.

2) Стоимость устройства крѣпей туннеля находится въ прямой зависимости отъ сложности и системы укрѣпленія. При опредѣленіи количества плотниковъ на куб. саж. туннеля имѣемъ слѣдующія данныя: для Уральской — 4,40, Московско-курской — 4,20 до 5,33, а для Орловско-грязской $\frac{269}{75} = 3,58$. Изъ этого также видно что цѣна Уральской дороги можетъ быть разсматриваема, какъ средняя. Стоимость плотничныхъ работъ для Грязе-царицынской дороги составила бы 275×4 р. 40 к. = 1.210 р. 10 к., вмѣсто 1.714 р. 13 к.

3, 4 и 5) Стоимость матеріала на рамы, схватки и проч. находится, конечно, въ полной зависимости отъ мѣстныхъ цѣнъ на лѣсъ. Примемъ данныя г. Валуева и общую стоимость $1615,91 + 128,77 + 299,38 = 2044,06$.

7) Разность въ стоимости работы по производству каменной кладки въ туннелѣ въ сравненіи съ таковою же работой на открытомъ мѣстѣ въ 54 р. 10 к. — 18 р. выведенная г. Валуевымъ на основаніи, будто бы, средней цѣны кладки на Уральской дорогѣ

въ 54 р. 10 к.—невѣрна. Хотя средняя стоимость работы на куб. сажень кладки опредѣлилась въ 57 р. 75 к., но какъ указано было въ статьѣ моей („Журн. Мин. п. с.“, № 17, 1887 г.) разница въ количествѣ каменщиковъ сравнительно съ опредѣленнымъ урочнымъ положеніемъ составила 3 дня \times 1 р. 11 к. = 3 р. 33 к., стоимость подвозки матеріаловъ по туннели раб. $7 \times 0.60 = 4,20$ всего 7 р. 53 к. Остальные расходы падали на сортировку и перевозку камня лошадьми, стоимость передвиженія по желѣзной дорогѣ, нагрузка, выгрузка и т. п. расходы, которые не зависятъ отъ общаго способа производства работъ. Хотя въ сумму расхода входитъ стоимость приспособленій для зимней работы въ 1 363 р. 4 к., какъ накладной расходъ на кладку, по его не нужно принимать въ расчетъ, какъ это будетъ мною указано далѣе. Такимъ образомъ, разница въ стоимости кладки должна быть принята въ 7 р. 53 к. для бутовой и нѣсколько выше для сводовой и облицовочной. Удваивая опредѣленную сумму, получимъ удорожаніе кладки при туннельномъ способѣ на $15 \text{ р.} \times 5,71 \times 25,20 = 1.582 \text{ р.} 72 \text{ к.}$, вмѣсто опредѣленныхъ 5.194 р. 43 к.

8) Стоимость подъёмки пути и досыпка балласта въ 104 р. 70 к. не должна быть вовсе принимаема, какъ укажу далѣе.

Такимъ образомъ, стоимость работъ по туннельному способу и разница стоимости нѣкоторыхъ работъ сравнительно съ таковыми же при объѣздномъ пути составятъ 8.547 р. 3 к. Меньше противъ стоимости объѣзднаго пути на 16.497 р. 88 к. — $8.547 \text{ р.} 3 = 7.950 \text{ р.} 85 \text{ к.}$, т. е. на 48,2%. Изъ этого видно, что сокращеніе расхода при туннельной работѣ вовсе не такъ незначительно (у г. Валуева 2.249 р. 13 к.), чтобы имъ можно было пренебречь.

Дальнѣйшія положенія г. Валуева о недостаткахъ туннельныхъ работъ также мало основательны:

1) Кладку при туннельномъ способѣ нельзя окончить въ одно лѣто и нужно строить теплые бараки. Пишущій имѣлъ уже случай указать („Журн. Мин. пут. сообщ.“, № 17, 1887 г.), что туннельныя работы должны быть начинаемы зимой или раннею весной съ расчетомъ, чтобы ихъ закончить къ тому времени, когда производство каменныхъ работъ будетъ удобно по времени года; поэтому и приспособленія для производства зимой каменныхъ работъ (бараки и т. п.) не понадобятся и расходъ на таковыя принимать не слѣдуетъ. Что касается бараковъ для жилья рабочихъ и хозяйственныхъ потребностей, то таковыя нужны при всякой системѣ работъ, если мѣстность безлюдная. Работа можетъ быть окончена въ одно лѣто,

какъ бы она велика ни была. При предварительномъ вырытіи всего туннеля фронтъ каменныхъ работъ можетъ быть увеличенъ по желанію.

2) Туннельныя рамы плохо держатся подъ давленіемъ насыпи, стремятся къ сдвигенію и требуютъ постановки крѣпей и дополнительныхъ укрѣпленій. Бывшіе случаи движенія крѣпей на Уральской и Московско-курской дорогахъ не даютъ права дѣлать общій выводъ, такъ какъ движенія эти происходятъ вслѣдствіе нарушенія равновѣсія насыпей расколкою откосовъ и притомъ съ крутымъ наклономъ ихъ, что прямо замѣчалось на насыпяхъ. Явленіе это есть слѣдствіе ошибки производителей работъ, укоротившихъ туннель изъ желанія удешевить работу. Последнее на практикѣ не оправдалось, какъ это доказано было цифровыми данными изъ сличенія уменьшенія туннельной работы и потребованныхъ другихъ дополнительныхъ работъ. Если придерживаться поговорки: ошибка въ фальшь не ставится, то все-таки на будущее время этой ошибки допускать не слѣдуетъ и всѣ расходы, сопряженные съ этимъ, надо откинуть. То же самое нужно сказать и о расходѣ, хотя незначительномъ, на подъемку насыпи и проч. Дѣйствительно, прозоръ между потолочинами туннеля и лежащимъ надъ нимъ основаніемъ насыпи, частью природнаго грунта, по незначительности, не можетъ повлечь за собою осадки насыпи; нѣтъ силы, которая бы стремилась опрокинуть туннельныя рамы по оси туннеля. Разъ нѣтъ причины, вызывающей извѣстное явленіе, нѣтъ основанія и ожидать послѣдствій.

3 и 4) Относительно удобства выбора мѣста для новой трубы туннельныя работы не представляютъ никакихъ препятствій. Труба можетъ быть отнесена далѣе къ косогору оврага и помѣщена на такой глубинѣ въ материкѣ, которая представила бы плотный грунтъ, равно необходимый для основанія сооруженія и для удобства туннельной работы. Что касается родниковъ и ползучихъ пластовъ, то первымъ представляется весьма легкій водоотводъ, при которомъ вообще удобно избѣгнуть дорого стоящихъ водоотливныхъ работъ; ползучіе же пласты могутъ встрѣтиться въ любомъ мѣстѣ, если мѣстность не будетъ достаточно изслѣдована. Вообще случайности возможны при каждой работѣ, что и случилось на описываемой г. Валуевымъ работѣ 154 версты, независимо отъ системы работъ. Вопросъ можетъ быть только въ большей или меньшей длинѣ и глубинѣ водопроводящей канавы. При необходимости труба можетъ быть оставлена и на прежнемъ мѣстѣ, такъ какъ проведеніе тун-

неля въ плотно слежавшейся землѣ насыпи врядъ ли представить затрудненіе.

5) Надзоръ за каменною кладкой въ туннели, какъ можно было убѣдиться изъ практики, не представляетъ затрудненій. Понятно, что работа производится при достаточномъ искусственномъ освѣщеніи. При систематичномъ распредѣленіи работы и каменщиковъ, доступъ къ каждому легокъ, учетъ работы и опредѣленіе ея качества удобны. Если нельзя видѣть внѣшней части кладки, то это дѣло маловажно, такъ какъ чистое отдѣлываніе наружной грани, иногда въ ущербъ внутренней кладкѣ, представляетъ только казовую сторону.

Не предрѣшая вопроса объ окончательной оцѣнкѣ способа туннельныхъ работъ, считаю нужнымъ въ заключеніе сказать, что онъ, какъ и всякій способъ работъ, можетъ быть непримѣнимъ въ нѣкоторыхъ частныхъ случаяхъ (невысокая насыпь, мѣстное удобство проведенія дешеваго обходнаго пути и т. п.), но въ общемъ нельзя ему не отдать преимущества при сравненіи съ указанными неудобствами обходнаго пути, хотя и нѣсколько видоизмѣннаго противъ общепринятаго. Кромѣ дешевизны, можно поставить главнымъ преимуществомъ туннеля то, что онъ не измѣняетъ характеръ и условія движенія поѣздовъ на дорогѣ, кромѣ небольшого уменьшенія скорости по мѣсту производства работъ и не выбиваетъ, такъ сказать, изъ колеи служебный персоналъ, какъ это происходитъ при временномъ измѣненіи системы движенія, временныхъ путяхъ и т. п.

С. Багровъ.

ШОССЕЙНЫЕ СТОРОЖА

вѣдомства путей сообщенія во Франціи.

(Извлеченіе изъ отчета по заграничной командировкѣ инженера Гершельмана).

Для непосредственнаго надзора, на мѣстѣ, за шоссейными дорогами и для постояннаго производства мелкихъ ремонтныхъ работъ по содержанію дорогъ, во французскомъ вѣдомствѣ путей сообщенія имѣются шоссейные сторожа, которымъ поручаются сторожевые участки шоссе, протяженіемъ около пяти километровъ. Общее число шоссейныхъ сторожей не опредѣляется постоянными штатами, а соображается съ современными потребностями службы. Въ 1885 году число ихъ простиралось до 7.000. Оклады содержанія этихъ сторожей также неодинаковы и размѣръ ихъ мѣняется въ зависимости отъ мѣстныхъ условій службы и жизни. Обыкновенно содержаніе ихъ составляетъ отъ 45 до 70 франковъ въ мѣсяць.

Условія для поступленія на должность шоссейнаго сторожа слѣдующія: нужно имѣть не менѣе 21-го и не болѣе 40 лѣтъ отъ роду, обладать крѣпкимъ здоровьемъ, допускающимъ ежедневную напряженную работу, представить удостовѣреніе о практическомъ навыкѣ въ работахъ по постройкѣ или ремонту шоссе и свидѣтельство о хорошемъ поведеніи, выданное волостнымъ старшиною или су-префектомъ (исправникомъ) и, наконецъ, быть грамотнымъ (неграмотные кандидаты допускаются только въ особо исключительныхъ случаяхъ).

Шоссейные сторожа раздѣляются на три класса. Размѣръ содержанія для каждаго класса опредѣляется префектомъ, по пред-

ставленію главнаго инженера. Сторожа ежегодно перераспредѣляются по классамъ, соображаясь съ усердіемъ и степенью полезности ихъ службы въ теченіи послѣдняго года. Шоссейные мастера раздѣляются на два класса, которымъ также опредѣляются оклады содержанія *) по усмотрѣнію префекта.

Какъ уже было упомянуто, каждому сторожу поручается участокъ (canton) шоссейной дороги протяженіемъ около пяти километровъ.

Нѣсколько сторожевыхъ участковъ (обыкновенно шесть или семь) составляютъ вмѣстѣ околотокъ, поручаемый надзору шоссеинаго мастера или десятника (chef-cantonnier). Мастеръ долженъ быть непременно грамотный; онъ выбирается изъ числа наиболѣе опытныхъ и заслуженныхъ сторожей. Мастеръ получаетъ участокъ меньшаго протяженія, чтобы дать ему возможность, кромѣ работъ по своему собственному участку, исполнять еще возлагаемыя на него особыя обязанности по надзору за работами въ остальныхъ участкахъ его околотка. На шоссеинныхъ мастерахъ возлагается иногда, кромѣ того, исполненіе обязанностей рыболовныхъ смотрителей, на извѣстныхъ протяженіяхъ рѣкъ, по близости ихъ шоссеинныхъ околотковъ.

Шоссейные сторожа и мастера обязаны содержать въ полной исправности поручаемыя имъ части дорогъ; относительно возлагаемыхъ на нихъ по этому предмету обязанностей установлены правила, сходныя съ изложенными въ статьѣ о рѣчныхъ сторожахъ (см. „Журналъ Министерства путей сообщенія“ № 16) относительно содержанія шоссированныхъ бечевниковъ. Шоссейные сторожа ведутъ мѣсячныя рабочія вѣдомости, въ которыя ежедвенно вписываютъ количество работы и употребленное на ея исполненіе время. Инженеры, кондукторы, техники и шоссейные мастера, по мѣрѣ возможности, во время объѣздовъ и обходовъ по шоссе, задаютъ сторожамъ опредѣленные уроки, записывая ихъ въ имѣющіяся у всѣхъ сторожей книжки. Повѣрка исполненія уроковъ и вообще степени удовлетворительности работы сторожей производится, кромѣ выше-названныхъ чиновъ вѣдомства путей сообщенія, также мѣстными волостными старшинами и городскими головами, которымъ предоставлено право отмѣчать въ сторожевыхъ книжкахъ результаты произведенныхъ ими на мѣстѣ повѣрокъ.

Съ 1 мая по 1 сентября сторожа обязаны работать на своихъ

*) Обыкновенно не выше 100 франковъ въ мѣсяцъ.

участкахъ отъ 5 часовъ утра до 7 часовъ вечера; въ остальное время года отъ восхода солнца до заката. Изъ числа сказаннаго рабочаго времени полагается на принятіе пищи не болѣе двухъ часовъ. Часы завтрака и обѣда опредѣляются главнымъ инженеромъ. Во время большихъ жаровъ время для принятія пищи можетъ, въ сложности, простираться до 3 часовъ въ сутки.

Дождь, снѣгъ и вообще ненастье не должны служить предлогомъ для отлучки сторожа со своего участка; напротивъ, тогда особенно необходимо его постоянное присутствіе на шоссе для предупрежденія и исправленія могущихъ образоваться поврежденій. Но сторожа могутъ устраивать для себя, на случай сильныхъ дождей, постоянныя или переносныя защиты, на разстояніи не болѣе 10 метровъ отъ шоссе.

При несчастныхъ случаяхъ съ пробѣжающими сторожа обязаны безвозмездно оказывать имъ содѣйствіе. Сторожа должны, по возможности, предупреждать незаконныя дѣйствія со стороны мѣстныхъ жителей и объяснять имъ относящіяся къ шоссе законы.

Лѣтомъ, во время жатвы, шоссеиныя сторожа могутъ, съ разрѣшенія главнаго инженера, быть увольняемы въ отпускъ безъ сохраненія содержанія. Подобныя отпуска допускаются только въ томъ случаѣ, если шоссе находится въ вполне хорошемъ состояніи. За просрочку отпуска сторожа могутъ быть немедленно увольняемы отъ службы.

Когда сторожа, по распоряженію начальника отдѣленія, назначаются на работу внѣ своихъ сторожевыхъ участковъ, то получаютъ добавочную плату въ размѣрѣ $\frac{1}{5}$ своего содержанія. Если при этомъ сторожу приходится не только работать, но и ночевать внѣ своего участка, то онъ получаетъ дополнительную плату, равную $\frac{3}{5}$ содержанія. По такому же расчету выдается дополнительное содержаніе шоссеинымъ мастерамъ, въ случаѣ, когда они командированы на работу внѣ своихъ околотковъ.

За самовольную отлучку со своего участка сторожъ подвергается денежному штрафу въ размѣрѣ: первый разъ—двухдневнаго содержанія, второй разъ—трехдневнаго; а третій разъ онъ можетъ быть немедленно уволенъ отъ службы. Въ случаѣ небреженія сторожа къ службѣ, происшедшія по его винѣ поврежденія шоссе исправляются за его счетъ. Вырученныя отъ штрафовъ деньги могутъ, съ разрѣшенія главнаго инженера, употребляться для вознагражденія наиболѣе усердныхъ сторожей.

Если сторожъ пожелаетъ оставить службу, то онъ обязанъ заявить объ этомъ, по крайней мѣрѣ, за недѣлю; за несоблюденіе этого правила при расчетѣ удерживается изъ содержанія сторожа штрафъ, равный причитающейся за 4 дня платѣ. Заявленіе сторожа о намѣреніи оставить службу немедленно заносится шоссейнымъ мастеромъ въ сторожевую книгу.

Относительно принадлежностей форменной одежды, рабочихъ инструментовъ и книжекъ, а также относительно участія въ сторожевой эмеритальной кассѣ, установлены для шоссейныхъ сторожей такія же правила, какъ и для рѣчныхъ (см. № 16 „Журнала Мин. пут. сообщ.“).

Въ концѣ каждаго года, по представленію главнаго инженера, можетъ, съ разрѣшенія префекта, выдаваться денежная награда наиболѣе отличившемуся сторожу въ каждомъ отдѣленіи, въ размѣрѣ, не превышающемъ мѣсячное содержаніе. Подобная же награда можетъ назначаться наиболѣе достойному изъ шоссейныхъ мастеровъ (chef-cantonnier) каждаго департамента (губерніи).

И Н С Т Р У К Ц І Я,

изданная французскимъ министерствомъ путей сообщенія для руководства при содержаніи шоссейныхъ дорогъ.

Циркуляръ главноуправлявшаго путями сообщенія и горнымъ вѣдомствомъ префектамъ (губернаторамъ), отъ 25 апрѣля 1839 года.

Г. префектъ, хорошее состояніе шоссейныхъ дорогъ должно составлять одну изъ нашихъ главныхъ заботъ; безпрепятственное и удобное сообщеніе по шоссейнымъ дорогамъ составляетъ столь важное благодѣяніе для общества, что намъ слѣдуетъ приложить всевозможныя усилія для обезпеченія удобства сообщенія. Съ нѣкотораго времени законодательныя палаты, раздѣляя справедливыя по сему предмету заботы правительства, стали разрѣшать въ увеличенномъ размѣрѣ кредиты на содержаніе государственныхъ шоссе; изъ этихъ добавочныхъ средствъ, жертвуемыхъ казною въ пользу дорожнаго дѣла, слѣдуетъ стараться извлечь возможно большую выгоду. Это наша непремѣнная обязанность.

Я замѣтилъ, г. префектъ, и вы несомнѣнно также замѣтили, что, не смотря на ежегодныя съ моей стороны указанія, приемы по содержанію шоссейныхъ дорогъ до сихъ поръ не обладаютъ доста-

точнымъ однообразіемъ. Нѣтъ сомнѣнія, что нельзя требовать повсемѣстной тождественности способовъ содержанія шоссе; нѣкоторое разнообразіе въ этомъ отношеніи неминуемо вызывается неодинаковостью климатическихъ условій, качества матеріаловъ и свойства грунта; но, тѣмъ не менѣе, нельзя не согласиться, что есть извѣстныя общія правила, обязательное установленіе которыхъ крайне полезно, и можно только сожалѣть, что соблюденіе таковыхъ до сего времени не распространено еще настолько, какъ бы то слѣдовало, въ видахъ раціональнаго содержанія шоссеиныхъ дорогъ. Эти - то именно правила, основанныя на результатахъ практическаго опыта, я намѣренъ изложить въ настоящемъ циркулярѣ.

Въ этомъ случаѣ я буду говорить только о шоссеируемыхъ дорогахъ, составляющихъ огромное большинство французскихъ дорогъ; мощеныя дороги будутъ предметомъ особой инструкціи, имѣющей быть изданною впослѣдствіи.

Сначала будемъ разсматривать шоссеиныя дороги въ предположеніи нормальнаго ихъ состоянія; затѣмъ обратимся къ мѣрамъ по содержанію шоссе въ случаѣ неисправнаго ихъ состоянія, что, къ сожалѣнію, имѣетъ мѣсто еще на весьма значительныхъ протяженіяхъ. Для каждаго изъ названныхъ случаевъ я укажу тѣ общія мѣры, которыя я признаю полезнымъ примѣнить, не отвергая, конечно, при этомъ ни разныхъ полезныхъ частныхъ пріемовъ, ни тѣхъ многочисленныхъ и разнообразныхъ мелкихъ дѣйствій и предосторожностей, исполненіе и соблюденіе которыхъ со стороны господъ инженеровъ крайне необходимо для обезпеченія удобнаго сообщенія по вѣреннѣмъ ихъ надзору дорогамъ.

I. Содержаніе шоссе. Когда шоссе находится въ исправности, т. е. когда каменная одежда цѣла, ровна, безъ колеи, безъ ямъ и на ней нѣтъ ни грязи, ни пыли и когда обочины и канавы имѣютъ надлежащій профиль, то вполне возможно во всѣ времена года поддерживать это удовлетворительное состояніе шоссе, даже при весьма значительномъ движеніи, посредствомъ примѣненія раціональныхъ способовъ ремонтнаго содержанія дорогъ.

Цѣлесообразный способъ содержанія шоссе заключаетъ въ себѣ лишь только двѣ отдѣльныя работы:

- 1) постоянное удаленіе изнашиваемаго ежедневно слоя, въ видѣ грязи или пыли;
- 2) положеніе въ дѣло ремонтныхъ матеріаловъ, долженствующихъ замѣнить изнашиваемый слой.

Эти два главныя дѣйствія, когда они производятся своевременно,

предупреждаютъ разстройство дороги; она подвергается дѣйствию колесъ по разнымъ направленіямъ и, поэтому, стирается слоями, параллельными къ наружной поверхности.

Удаленіе изнашиваемаго слоя. 1) Пыль. Когда по шоссейной дорогѣ, находящейся въ вышеописанномъ исправномъ состояніи, производится движеніе, то, при сухой погодѣ, каменная одежда въ скоромъ времени покрывается тонкимъ слоемъ пыли. Пыль беспокоитъ проѣзжающихъ и лошадей, вредитъ растительности на прилежащихъ земляхъ, уменьшаетъ легкость ѣзды и, въ случаѣ наступленія продолжительнаго дождя, обращается въ грязь, грязь же способствуетъ образованію колеи и разныхъ поврежденій дороги. Поэтому, въ видахъ какъ удобства сообщенія по шоссе, такъ и облегченія ремонтнаго его содержанія, слѣдуетъ удалять пыль. Удаленіе пыли можетъ производиться, также какъ и чистка грязи, посредствомъ скребка; но въ виду небольшихъ неровностей дороги, скребокъ этотъ можетъ быть съ пользою употребляемъ только въ томъ случаѣ, когда слой пыли достигъ уже довольно значительной толщины, т. е. когда она уже сдѣлалась вредною; кромѣ того, при удаленіи пыли скребкомъ, довольно значительная часть ея остается неснятою. Березовая метла гораздо болѣе пригодна для этой работы; проникая во всѣ неровности и впадины поверхности дороги, она удаляетъ всѣ свободно лежація частицы, которыя бесполезны и вредны для дороги. Самая работа метенія настолько проста, что не требуетъ объясненій. Но, можетъ быть, не бесполезно упомянуть, что въ очень сухую погоду шоссе изъ гравія слѣдуетъ мести не такъ крѣпко, какъ щебеночное шоссе, а то легко отдѣляются мелкіе камни отъ поверхности шоссе. Метеніе шоссе наиболѣе полезно послѣ небольшого дождя.

Хорошо выметенное шоссе, по наступленіи дождя, въ продолженіи нѣсколькихъ дней не показываетъ никакихъ слѣдовъ грязи. Поверхность каменной одежды при этомъ представляется ровною и какъ будто глазированной; достаточно нѣсколькихъ часовъ сухой погоды, чтобъ она вполнѣ обсохла. Пыль же вбираетъ въ себя сырость и удерживаетъ ее. Поэтому, осматривая шоссе послѣ дождя, по степени сухости разныхъ ея частей можно судить о томъ, насколько чисто таковыя были выметены до наступленія дождя.

2) Грязь. Въ случаѣ весьма продолжительной дождливой погоды сначала самая поверхность каменной одежды дѣлается нѣсколько грязною, затѣмъ начинаетъ образовываться слой грязи, толщина котораго постепенно возрастаетъ; грязь эту слѣдуетъ немедленно удалить,

ибо въ грязи слѣды колесъ становятся весьма замѣтными и такъ какъ ѣзда по этимъ слѣдамъ легче, чѣмъ по остальной части дороги, то колеса направляются преимущественно по нимъ и удерживаются на нихъ складывающимися по бокамъ валиками грязи; такимъ образомъ въ скоромъ времени образуются глубокія колеи. Если же постоянно счищать грязь по мѣрѣ ея образованія, то экипажи продолжаютъ двигаться по разнымъ направленіямъ. Хотя щебеночная кора нѣсколько ослабляется дождемъ, но все-таки она остается ровною. Не смотря на то, что колеса каждой повозки оставляютъ за собою видимый слѣдъ, тѣмъ не менѣе, при своевременномъ удаленіи грязи, колеса слѣдующей повозки не могутъ въ точности принять то же направленіе; середина шинъ, проходя по мѣстамъ, гдѣ только что проходили края, приводитъ въ первоначальное положеніе тѣ щебенки, которыя были нѣсколько выдавлены кверху колесами предъидущаго экипажа. И такъ, при надлежащемъ уходѣ, ни дождь, ни засуха не вызываютъ порчи или разстройства шоссе, а происходитъ лишь только постепенное стираніе каменной одежды.

Когда грязь густа, ее слѣдуетъ счищать скребкомъ; жидкая же грязь вполне удобно можетъ быть удаляема метлою. Впрочемъ, какой бы способъ ни примѣнить, чистка грязи все же не можетъ быть исполнена такъ совершенно, какъ сметаніе пыли. Поэтому, когда послѣ дождя наступаетъ сухая погода, иногда образуется пыль въ мѣстахъ, гдѣ не замѣчалось грязи, между тѣмъ какъ въ мѣстахъ, очищенныхъ въ сухое время отъ пыли, грязи при дождѣ не образуется.

При постоянной чисткѣ пыли и грязи, можно всегда поддерживать ровную поверхность шоссе, удобную для проѣзда; но каменная одежда стирается и дѣлается плоскою, и если бы не возмѣщать убыль каменнаго матеріала, то со временемъ стерлась бы вся щебеночная кора. Во избѣжаніе этого, производится вторая изъ вышеупомянутыхъ работъ по содержанію шоссе, т. е. положеніе въ дѣло ремонтнаго щебня.

Употребленіе каменныхъ матеріаловъ. Возобновленіе каменной одежды есть дѣйствіе необходимое, имѣющее существенную важность для шоссе; но оно не требуетъ такой спѣшности, какъ чистка грязи и пыли. Шоссе стирается довольно медленно и если, положимъ, нормальная толщина щебеночнаго слоя 0,25 метра *), то безразлично, будетъ ли она въ данное время 0,24, 0,23 или 0,22 метр.;

*) Около 9¹/₂ дюймовъ.

подобная разница въ толщинѣ незамѣтна для проѣзжающихъ. Поэтому, для разсыпки ремонтнаго щебня можно выбирать удобное время. Работу эту гораздо лучше производить въ сырое время, чѣмъ въ сухое. Если разсыпать щебень въ сухое время, когда шоссейная кора тверда, то щебенки не соединяются между собою, а разбиваются ударами колесъ, не образуя плотной массы. Наоборотъ, употребляя въ дѣло ремонтный каменный матеріалъ въ сырую погоду и соблюдая при этомъ надлежащіе приемы, щебенки остаются цѣлыми, соединяются въ общую массу со старымъ щебнемъ и лишь только въ первое время едва замѣтно затрудняютъ ѣзду.

Къ разсыпкѣ щебня слѣдуетъ приступить, когда атмосферныя условія окажутся благопріятными, т. е. когда частые дожди размягчатъ шоссейную кору и, притомъ, не будетъ основанія опасаться наступленія морозовъ. Основное правило, которымъ при этой работѣ долженъ руководствоваться шоссейный сторожъ, состоитъ въ томъ, чтобы не давать повода проѣзжающимъ выбирать для ѣзды однѣ части дорожнаго покрытія предпочтительно передъ другими. Это весьма не трудно сдѣлать въ тѣхъ случаяхъ, когда чистка пыли и грязи производилась надлежащимъ образомъ. Тогда на шоссе не встрѣчается обширныхъ впадинъ, требующихъ употребленія ремонтнаго щебня сразу въ значительномъ количествѣ. На шоссе, постоянно тщательно очищаемомъ отъ пыли и грязи, появляются лишь незначительныя впадины, замѣтныя только во время дождя. Впадины эти располагаются неправильно: то по срединѣ щебеночной одежды, то у праваго края ея, то у лѣваго; это именно тѣ мѣста, въ которыхъ слѣдуетъ разсыпать ремонтный щебень. При глубинѣ, по срединѣ, отъ 2 до 3 сантиметровъ, впадины эти по краямъ сходятъ на нѣтъ; ихъ слѣдуетъ вскирковать по краямъ, чтобы образовать прочную опору для новаго щебня, и затѣмъ заполнить ихъ новымъ щебнемъ, располагая болѣе крупныя щебенки по срединѣ исправляемаго мѣста, а мелкія по краямъ. Такой способъ ремонта можетъ примѣняться только къ впадинамъ и выбоинамъ, размѣры которыхъ не превышаютъ 2 или 3 метровъ въ длину и 1 или 2 метровъ въ ширину. Если такихъ поврежденныхъ мѣстъ окажется очень много, то не слѣдуетъ сразу на всѣхъ разсыпать новый щебень, а для начала нужно выбирать болѣе глубокія выбоины и по задѣлкѣ ихъ выждать, пока новый щебень въ нихъ достаточно не уплотнится, а затѣмъ уже исправить остальные поврежденные мѣста. При несоблюденіи такого порядка, вызываемое ремонтными работами препятствіе для проѣзда бываетъ слишкомъ значительно; оно дѣлается ме-

нѣе ощутительнымъ, если ремонтную работу распространить на болѣе продолжительный промежутокъ времени. Ремонтныя работы не слѣдуетъ также сосредоточивать въ одномъ пунктѣ дороги. Дорожный сторожъ не долженъ начинать исправленіе выбоинъ съ одного конца своего участка, подвигаясь постепенно впередъ съ работою до другаго конца участка. Напротивъ, ему слѣдуетъ для начала выбирать тѣ мѣста дороги, гдѣ встрѣчаются наиболѣе глубокія впадины и въ наибольшемъ количествѣ, и, переходя затѣмъ постепенно къ болѣе легкимъ и рѣже расположеннымъ выбоинамъ, кончать работу наименѣе значительными изъ нихъ.

Было бы, однако, весьма ошибочно думать, что, по исполненіи вышеуказанныхъ работъ на извѣстномъ протяженіи (метровъ въ 40 или въ 50), ремонтъ этой части дороги можно считать оконченнымъ и что, затѣмъ, нѣтъ надобности, въ теченіи нѣкотораго времени, обращать на нее вниманіе. Къ сожалѣнію, шоссевыя сторожа нерѣдко впадаютъ въ эту весьма серьезную ошибку. Между тѣмъ, слѣдуетъ не забывать, что хотя впадины и заполнены новымъ щебнемъ, но таковой не можетъ сразу надлежаще уплотниться; онъ сначала легко можетъ сдвинуться отъ толчковъ колесъ и ударовъ лошадиныхъ копытъ. Разбросанныя такимъ образомъ щебенки слѣдуетъ подбирать лопатою и вновь положить на мѣсто; иначе лежащія отдѣльно на поверхности дороги щебенки попадутъ подъ колеса и раздавятся ими, не принося никакой пользы для дороги. Иногда, не смотря на принимаемыя противъ того мѣры, экипажи все-таки начинаютъ выбирать для проѣзда опредѣленную полосу дорожнаго полотна, по направленію наиболѣе замѣтныхъ старыхъ слѣдовъ колесъ. Въ такихъ случаяхъ нужно озаботиться немедленнымъ уничтоженіемъ этихъ слѣдовъ посредствомъ досыпки еще новаго щебня или удаленія неудачно насыпаннаго; кромѣ того, нужно тщательно убирать грязь, выходящую внаружу между вдавливаемыми въ полотно дороги щебенками. Если при этомъ не удастся сразу исправить испорченную часть шоссе, то слѣдуетъ еще старательно повторить тѣ же дѣйствія до окончательнаго исправленія поврежденія. Вообще дорожный сторожъ долженъ ясно сознавать, что мѣста шоссе, требующія наибольшей съ его стороны заботливости, осторожности и вниманія, это именно тѣ мѣста, въ которыхъ недавно была произведена досыпка новаго щебня. Поэтому, сторожу слѣдуетъ весьма внимательно слѣдить за этими мѣстами до тѣхъ поръ, пока они окончательно не уплотнятся. Тогда только исправленіе оныхъ можетъ считаться оконченнымъ. Впрочемъ всѣ эти заботы широко окупаются

выгодами, получаемыми отъ сбереженія ремонтнаго щебня и отъ предупрежденія значительнаго поврежденія шоссе. При тщательномъ мелкомъ ремонтѣ щебень не тратится бесполезно, а весь идетъ въ дѣло. Невнимательное же отношеніе къ мелкому ремонту, кромѣ потери матеріала, влечетъ за собою значительное разстройство дорожнаго полотна, на исправленіе котораго требуется несоразмѣрно болѣе средствъ.

О количествѣ ремонтныхъ матеріаловъ. Изложенный способъ ремонта шоссе могутъ находить неудовлетворительнымъ въ томъ отношеніи, что однимъ только заполненіемъ образующихся выбоинъ не достигается возмѣщеніе изнашиваемаго слоя шоссеиной коры и что, поэтому, толщина таковой должна все уменьшаться. Это можетъ дѣйствительно имѣть мѣсто въ тѣхъ случаяхъ, когда желаютъ нарочно уменьшить толщину щебеночнаго слоя; можно даже достигнуть выровненія поверхности шоссе, не присыпая вовсе новаго щебня, а производя только соответствующимъ образомъ чистку грязи. Но, съ другой стороны, также нисколько не труднѣе достигнуть утолщенія щебеночной одежды. По опыту извѣстно, что черезъ нѣсколько времени послѣ разсыпки ремонтнаго щебня на поверхности дороги образуются новыя углубленія, которыя затѣмъ опять постепенно сглаживаются подъ вліяніемъ проѣзда и чистки грязи. Но, желая увеличить толщину щебеночной одежды, можно воспользоваться этими углубленіями для разсыпки въ нихъ еще новаго щебня и, повторяя этомъ пріемъ нѣсколько разъ, можно довести шоссеиную кору до требуемой толщины. При раціональномъ содержаніи шоссе разсыпаемый вновь ремонтный матеріалъ долженъ по вѣсу равняться старому матеріалу, удаляемому съ дороги вслѣдствіе изнашиванія ея. Но нѣтъ надобности, чтобы весь ремонтный матеріалъ состоялъ изъ чистаго щебня. Даже при образцовомъ состояніи шоссе въ щебеночной корѣ заключается довольно много каменнаго мусора, который заполняетъ промежутки между щебенками. Если, напри- мѣръ, въ теченіи года съ извѣстной части шоссе было снято 100 куб. метровъ старыхъ матеріаловъ, въ видѣ грязи и пыли, то количество щебня въ шоссеиной корѣ могло при этомъ уменьшиться, положимъ, только на 60 куб. метровъ. Поэтому, можно примѣшивать къ ремонтному щебню нѣкоторое количество каменной мелочи, которая, располагаясь частью между щебенками, частью сверху ихъ, способствуетъ уплотненію щебеночнаго слоя и смягчаетъ толчки экипажныхъ колесъ. Предусмотрительное и цѣлесообразное употреб-

леніе каменнаго мусора можетъ доставить значительныя сбереженія въ расходахъ на ремонтный матеріаль.

Изъ вышеизложеннаго описанія двухъ основныхъ работъ по ремонтному содержанию шоссе видно, что чистка полотна дороги требуетъ только старанія и прилежанія; раціональная же разсыпка новаго щебня требуетъ умѣнья и опытности. Всякія ошибки въ этомъ дѣлѣ отзываются весьма чувствительно на состояніи дороги и на расходахъ по ремонту ея.

Одно изъ главныхъ условій успѣха вышеобъясненнаго способа ремонтнаго содержанія шоссе состоитъ въ томъ, чтобы постоянно имѣть въ распоряженіи достаточное количество рабочихъ рукъ. Выполненію этого условія прежде въ значительной степени препятствовало распространеніе мнѣнія, будто бы существуетъ большая разность между степенью изнашиванія дорожной одежды зимою и лѣтомъ. Ошибочность этого мнѣнія доказывается тѣмъ, что вѣсь сметаемой съ дороги пыли не менѣе вѣса счищаемой съ нея грязи. Нерѣдко полагали, что вся появляющаяся зимою на шоссе грязи происходятъ отъ значительнаго въ это время изнашиванія щебеночной одежды, между тѣмъ какъ иногда значительная часть грязи есть лишь только результатъ недостаточной уборки въ лѣтнее время пыли, остатки которой, при наступленіи дождливаго времени, обращаются въ грязь. И такъ, въ виду необходимости постоянной чистки шоссе отъ пыли, нужно всегда имѣть на шоссе потребное для этого количество рабочихъ. Этимъ опровергается мнѣніе о бесполезности, будто бы, содержанія въ теченіи круглага года полнаго комплекта шоссежныхъ сторожей. Чистка пыли представляетъ для нихъ не только полезную лѣтнюю работу, но въ значительной степени облегчаетъ зимнюю работу по чисткѣ грязи. Тѣмъ не менѣе, не слѣдуетъ, однако, отвергать пользы найма, въ зимнее время, добавочныхъ рабочихъ; ибо зимою не только приходится исполнять больше работы, чѣмъ лѣтомъ, но, кромѣ того, необходимо увеличить число рабочихъ рукъ въ виду краткости дней. Сверхъ сего случаются иногда необыкновенныя обстоятельства, обуславливающія необходимость въ короткое время исполнить весьма значительную работу. Это бываетъ послѣ продолжительныхъ сильныхъ дождей, во время которыхъ нельзя было работать или когда, вслѣдствіе попеременнаго замерзанія и оттаиванія дороги, счистка грязи не могла быть произведена своевременно. Въ этихъ случаяхъ необходимо предоставить въ распоряженіе шоссежнаго сторожа достаточное количество добавочныхъ рабочихъ, чтобы дать ему воз-

возможность предупредить разстройство шоссе и поставить содержаніе дороги опять въ нормальныя условія. Всякая задержка въ этомъ дѣлѣ въ результатѣ поведетъ не къ сбереженіямъ, а, напротивъ, вызоветъ лишніе расходы.

Таковы, въ общихъ чертахъ, мѣры, посредствомъ которыхъ шосейныя дороги могутъ содержаться въ хорошемъ состояніи, безъ грязи, безъ пыли, безъ колеи и безъ выбоинъ. Изъ этого, однако, не слѣдуетъ заключить, чтобы инженеру, завѣдывающему содержаніемъ шоссе, не приходилось иногда производить и капитальныя исправленія дороги. При всемъ стараніи шосейныхъ сторожей, все же иногда случаются ошибки, по неопытности или по неумѣнью, тѣмъ болѣе, что число сторожей весьма значительно и часто происходятъ перемѣны въ ихъ личномъ составѣ; ошибки же влекутъ за собою разстройство дорожной одежды. Хотя, при нормальномъ положеніи дѣла, случаи серьезнаго разстройства дороги составляютъ вообще исключеніе, но, тѣмъ не менѣе, нужно быть знакомымъ съ надлежащими приемами для возстановленія хорошаго состоянія дороги.

Исправленіе случайныхъ поврежденій. Шосейная дорога разстраивается только въ тѣхъ случаяхъ, когда чистка ея поверхности производится недостаточно тщательно, когда ремонтный щебень рассыпается неправильно или когда своевременно не поправляютъ неудачно рассыпанный ремонтный матеріалъ. Недостатокъ чистки шоссе, какъ было упомянуто выше, вызываетъ образованіе колеи. Для уничтоженія ихъ первая мѣра должна состоять въ тщательной очисткѣ всей грязи. На грязномъ шоссе существованіе колеи иногда только кажущееся, когда края колеи состоятъ изъ одной грязи, вытѣсненной колесами въ сторону. По удаленіи этой грязи, часто остается лишь незначительный слѣдъ колесъ, который потомъ исчезаетъ самъ собою отъ дѣйствія ѣзды. Заполненіе подобныхъ колеи новымъ щебнемъ, какъ то иногда дѣлается неопытными шосейными сторожами, есть напрасная трата матеріала и труда и вызываетъ лишь ухудшеніе дороги. Для исправленія такой ошибки не остается другаго средства, кромѣ удаленія вновь насыпаннаго щебня вмѣстѣ съ грязью съ тѣмъ, чтобы потомъ уже отдѣлать щебень отъ грязи, если, по мѣстнымъ условіямъ, подобная работа можетъ окупиться.

Когда послѣ очистки грязи останутся еще довольно значительныя колеи, по которымъ могутъ направляться колеса экипажей, то слѣдуетъ колеи заполнить щебнемъ, но лишь въ уровень съ поверх-

ностью дороги, и скорѣе даже не совсѣмъ заполнить, нежели переполнить, такъ чтобы образовалась выпуклая полоса щебня.

Это для того, чтобы не давать повода экипажамъ выбирать для ѣзды преимущественно направленіе рядомъ съ задѣланными колеями, а напротивъ, затруднить подобныя попытки, такъ какъ, въ случаѣ заполнения колеи не совсѣмъ до верху, движущіяся рядомъ съ ними колеса отъ времени до времени скатываются въ нихъ. Кромѣ того, слѣдуетъ также выбоины заполнять новымъ щебнемъ, особенно если по нимъ преимущественно направляется ѣзда. Тогда черезъ нѣсколько времени колеса начнутъ двигаться по разнымъ направленимъ и поверхность дороги выровняется. Но эти работы требуютъ осмотрительности и опытности. Исполненіе ихъ должны направлять шоссеиные мастера, техники, а иногда и кондукторы, ибо если при ихъ производствѣ была сдѣлана ошибка по неопытности, то самъ рабочій, безъ постороннихъ указаній, не будетъ въ состояніи исправить ее.

Чаще всего причиною разстройства дороги бываетъ неправильное употребленіе ремонтныхъ матеріаловъ; выше былъ приведенъ примѣръ этому; но неопытный рабочій дѣлаетъ обыкновенно еще много другихъ ошибокъ. Напримѣръ, допустимъ, что, на протяженіи 50 или 60 метровъ, одна сторона дороги окажется нѣсколько ниже другой; сторожъ покрываетъ пониженную сторону слоемъ щебня: тогда всѣ экипажи начнутъ двигаться по другой сторонѣ по одному и тому же направленію; вслѣдствіе этого образуются колеи и выбоины, не только на всемъ протяженіи рядомъ съ разсыпаннымъ щебнемъ, но также на нѣкоторомъ разстояніи до него и за нимъ, по тому же направленію. Тогда остается одно средство для исправленія дороги: нужно снять щебень, разсыпанный сплошнымъ слоемъ, и заполнить колеи и выбоины, какъ было указано выше. Возвышеніе же осѣвшей стороны дороги слѣдуетъ произвести посредствомъ постепеннаго послѣдовательнаго заполнения выбоинъ, начиная съ самыхъ глубокихъ между ними. Покрытіе дороги, на нѣкоторомъ протяженіи, слоемъ новаго щебня по всей ширинѣ также неудобно. Сначала хотя и нѣтъ причины выбирать какое-нибудь опредѣленное направленіе для проѣзда, преимущественно передъ другими, но въ скоромъ времени образуется замѣтный слѣдъ колесъ по наиболѣе ровнымъ мѣстамъ поверхности дороги и тогда всѣ экипажи начнутъ двигаться по этому направленію. Неудобство это будетъ имѣть мѣсто и въ томъ случаѣ, если новый щебень разсыпать на отдѣльныхъ частяхъ дороги, протяженіемъ отъ 7 до 8 мет-

ровъ, и между ними оставить промежутки, не покрываемые новымъ щебнемъ. Колеи, образующіяся въ свѣже-обсыпанныхъ мѣстахъ, въ скоромъ времени начинаютъ простираться дальше на промежуточные части дороги и, такимъ образомъ, является непрерывная колея, по которой направляются всѣ экипажи. Для устраненія этого неудобства, нужно уничтожить его причину, т. е. нужно опять удалить разсыпанный щебень, по крайней мѣрѣ тотъ, который еще не успѣлъ уплотниться. Даже правильно разсыпанный щебень можетъ быть причиною образованія колеи въ томъ случаѣ, если послѣ разсыпки больше не обращать на него вниманія. Нѣкоторыя части новаго щебня уплотняются скорѣе другихъ, что даетъ поводъ экипажамъ выбирать преимущественно направленіе, наиболѣе удобное для ѣзды, а вслѣдствіе этого образуются колеи. Тогда слѣдуетъ исправить дорожную одежду вышеуказаннымъ способомъ, придать дорогѣ ровную поверхность, одинаково удобную, по всей ширинѣ, для ѣзды, посредствомъ умѣреннаго употребленія ремонтнаго матеріала или удаленія неправильно употребленнаго; это есть единственное средство для возстановленія нормальнаго состоянія дороги.

II. Капитальный ремонтъ шоссейныхъ дорогъ. Всѣ вышеизложенныя правила и указанія относились къ дорогамъ, находящимся вообще въ хорошемъ состояніи; къ сожалѣнію, существуетъ не мало шоссейныхъ дорогъ въ дурномъ состояніи и нерѣдко инженерамъ приходится заниматься гораздо больше исправленіемъ дурныхъ шоссе, чѣмъ ремонтнымъ содержаніемъ хорошихъ. Иногда дороги бываютъ настолько разстроены, что оказывается необходимымъ перестроить на-ново всю верхнюю шоссейную одежду. Такая работа сопряжена съ весьма значительными неудобствами для проѣзжающихъ и обходится казнѣ очень дорого. Обыкновенно поступаютъ слѣдующимъ образомъ: разбираютъ старую каменную одежду; когда полученные отъ этого матеріалы состоятъ изъ щебенокъ съ значительною примѣсью земли, то ихъ грохочутъ; если же получатся только крупныя камни шоссейнаго основанія, то ихъ разбиваютъ въ щебень. Къ старому каменному матеріалу прибавляютъ часть новаго — для полученія требуемой толщины шоссейной коры — и рассыпаютъ ихъ подъ правильную профиль. Работа эта обходится весьма дорого, не менѣе 3 или 4 франковъ на погонный метръ шоссе (отъ 1.400 до 1.900 р. на версту), но важнѣйшее ея неудобство—это огромное стѣсненіе, причиняемое движенію по шоссе. Сначала занимаютъ каменную одежду, для разборки ея и выравниванія землянаго полотна; затѣмъ занимаютъ одну обочину для гро-

хоченія стараго матеріала и разбивки крупныхъ камней, а иногда приходится для этихъ работъ занимать и часть другой обочины, оставляя незанятымъ только пространство, необходимое для проѣзда одного экипажа. На этой полосѣ дороги, при малѣйшемъ дождѣ, образуются глубокія колеи, для заполненія которыхъ бесполезно расходуется много каменнаго матеріала. Тогда ѣзда можетъ производиться только шагомъ и приходится выжидать проѣзда встрѣчныхъ экипажей, а при встрѣчахъ могутъ иногда произойти серьезные несчастные случаи. Если же не успѣютъ кончить работу до наступленія дождливаго времени года, движеніе по дорогѣ можетъ прекратиться на нѣсколько мѣсяцевъ. И подобные случаи бываютъ обыкновенно на старыхъ дорогахъ, по которымъ съ давнихъ временъ установилось значительное и регулярное движеніе. Это вызываетъ весьма много неудобствъ для публики, которая не безъ основанія жалѣтъ о прежнемъ дурномъ шоссе и жалѣтъ даже въ томъ случаѣ, если допустить ѣзду по перестраиваемому шоссе, покрытому слоемъ щебня въ 0,25 или 0,30 метр. толщиною. Щебень этотъ еще въ продолженіи долгаго времени представляетъ значительныя неудобства для ѣзды, пока, наконецъ, не укатается нѣсколько колесами экипажей. Если по изложенному способу производить капитальный ремонтъ шоссе значительнаго протяженія и если, притомъ, по размѣру ассигнуемыхъ средствъ, работа можетъ быть окончена не ранѣе 4 и 5 лѣтъ, то, не только въ теченіи всего этого времени сообщеніе по дорогѣ представляетъ значительныя неудобства въ мѣстахъ вновь перестроенныхъ и серьезные задержки и даже опасность въ мѣстахъ перестраиваемыхъ, но, кромѣ того, на болѣе или менѣе значительныя промежутки времени можетъ вполнѣ прекратиться всякое движеніе по шоссе. Одни только мѣста, въ которыхъ еще не было приступлено къ работѣ, представляютъ болѣе или менѣе сносныя условія для сообщенія. Въ виду столь значительныхъ неудобствъ этого способа, вынуждены были изыскать, для исправленія разстроенныхъ шоссе, другіе, болѣе удобныя приемы, которые оправдались на опытѣ, и получили обширное примѣненіе.

Исправленіе разстроенныхъ шоссе. Передъ приступомъ къ капитальному ремонту шоссейной дороги нужно сначала произвести промѣры въ разныхъ ея частяхъ и опредѣлить, изъ какихъ матеріаловъ состоитъ ея одежда. При этомъ иногда обнаруживается значительный размѣръ толщины шоссейной коры въ мѣстахъ, гдѣ того не ожидали. Это часто случается въ низменныхъ ровныхъ

мѣстностяхъ, гдѣ прежде производили значительныя росыпы щебня, не столько для увеличенія толщины щебеночной коры, сколько собственно для исправленія вообще разстроеннаго состоянія шоссе, и чѣмъ шоссе было хуже, тѣмъ больше насыпали щебня. Вслѣдствіе такого способа ремонта образовался слой щебня, перемѣшаннаго съ землею, весьма значительной толщины, который легко разстроивается при малѣйшемъ дождѣ.

Въ подобныхъ случаяхъ нужно озаботиться увеличеніемъ числа ремонтныхъ рабочихъ, нужно снять съ поверхности дороги всѣ матеріалы, потерявшіе связь; не только грязь, но и щебень, перемѣшанный съ грязью. При этомъ постепенно получается слой нѣсколько болѣе прочный; отъ дѣйствія ѣзды на немъ постоянно образуется пыль или грязь въ значительномъ количествѣ; таковыя слѣдуетъ тщательно убирать по мѣрѣ ихъ образованія, затѣмъ нужно скривывать выступающія кверху части шоссеиной коры и, такимъ образомъ, поверхность дороги постепенно понижается, опускаясь параллельно самой себѣ, и при этомъ исправляется и дѣлается болѣе ровною и прочною. Когда профиль шоссеиной поверхности слишкомъ плоская, то нужно образующіяся въ большомъ количествѣ выбоины заполнять щебнемъ; отъ этого дорога значительно улучшается, даже въ бѣльшей степени, чѣмъ это бываетъ на неиспорченномъ шоссе, въ случаѣ примѣненія той же мѣры; ибо щебенки легче вдавливаются въ размягченную шоссеиную кору, чѣмъ въ твердую, и, по-этому, менѣе затрудняютъ проѣздъ. Если продолжать заполнять всѣ образующіяся выбоины, то черезъ нѣкоторое время поверхность дороги дѣлается твердою, ровною и удобною для проѣзда. Чтобы узнать, какая при этомъ произошла перемѣна въ шоссеиной корѣ, нужно опять произвести промѣры; тогда окажется, что верхній слой дорожной одежды образуетъ плотную кору, толщиною въ 5—6 сантиметровъ; лежащіе же подъ нею слои остались безъ измѣненія. Такой размѣръ плотной коры можетъ оказаться достаточнымъ, при тщательномъ ремонтѣ, не допускающемъ образованіе значительныхъ выбоинъ, могущихъ нарушить связь щебенки. Впрочемъ, не трудно постепенно увеличить толщину коры, если въ сырое время производить дѣятельную насыпку щебня.

Такой способъ ремонта удобно примѣняется и къ шоссеинымъ дорогамъ, одежда которыхъ сдѣлалась слишкомъ тонкою. Заполняя постоянно всѣ впадины и выбоины на ея поверхности, можно въ скоромъ времени довести толщину шоссеиной коры до желаемаго размѣра; того же результата можно было бы достигнуть просто на

естественной поверхности земли, а тѣмъ болѣе оно возможно на шоссейной дорогѣ, хотя бы даже разстроенной. Этотъ способъ имѣеть то преимущество, что получается толщина шоссейной коры, соотвѣтствующая качествамъ грунта; ибо гдѣ образуется много выбоинъ и гдѣ поверхность шоссе постепенно понижается, тамъ само собою досыпается больше щебня и отъ этого щебеночная кора получаетъ болѣе значительную толщину.

Въ случаяхъ, когда отъ старой шоссейной одежды не останется ничего, кромѣ крупныхъ камней, составляющихъ нижній ея слой, скорѣе всего можетъ возникнуть мнѣніе о необходимости капитальной перестройки шоссе. Часто полагають, что разсыпка новаго щебня при такихъ условіяхъ не можетъ принести никакой пользы, такъ какъ щебенки будутъ находиться какъ будто бы между молотомъ и наковальней. Это было бы вѣрно, если бы дѣло шло объ отдѣльной щебенкѣ; но при разсыпкѣ щебенки цѣлыми группами въ пустоты между крупными камнями условія совершенно иныя. Весьма значительныя неровности подобныхъ старыхъ испорченныхъ дорогъ чрезвычайно способствуютъ уплотненію разсыпаемаго щебня. Поэтому, въ такихъ случаяхъ слѣдуетъ, не снимая остатковъ нижняго слоя старой шоссейной одежды, сколотъ лишь только на мѣстѣ чрезмѣрно выступающіе кверху углы камней, высота которыхъ болѣе толщины предполагаемаго новаго слоя щебня; затѣмъ, въ сырую погоду нужно заполнить щебнемъ всѣ неровности поверхности дороги, соблюдая при этомъ вышеизложенныя правила. Тогда щебень уплотняется весьма успѣшно и шоссе постепенно дѣлается ровнѣе, не причиняя никакихъ особенныхъ препятствій для проѣзда.

Преимущество этого способа ремонта состоитъ въ томъ, что нѣкоторое улучшеніе дороги является съ самаго начала работы; что оно постепенно усиливается и, притомъ, можетъ быть распространено сразу на все протяженіе дороги, не вызывая, даже временно, ухудшенія таковой для достиженія въ будущемъ лучшаго состоянія. Способъ этотъ не представляетъ также никакого неудобства для проѣзжающихъ. Кромѣ того, такой способъ ремонта есть наиболѣе экономичный; не только не приходится разрушать того, что было сдѣлано раньше, а напротивъ, извлекается польза изъ всѣхъ остатковъ прежнихъ работъ. А потому къ перестройкѣ шоссе слѣдуетъ прибѣгать лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда требуется измѣнить продольную его профиль посредствомъ сръзковъ или досыпокъ землянаго полотна дороги.

О вытуклости и о ширинѣ шоссейныхъ дорогъ. Не усматри-

вается надобности входить здѣсь въ подробности, относящіяся къ постройкѣ шоссейныхъ дорогъ; будетъ, однако, не бесполезно сказать нѣсколько словъ о поперечной профили шоссе, наиболее благоприятствующей удобному ремонтному содержанию его. Принимая во вниманіе, что посредствомъ тщательнаго текущаго ремонта можно не допускать образованія выбоинъ глубиною болѣе двухъ или трехъ сантиметровъ, слѣдуетъ придти къ заключенію, что устройство шоссейной коры столь значительной толщины, какъ то нерѣдко дѣлалось въ прежнее время, оказывается совершенно бесполезнымъ. Располагая избытокъ каменнаго матеріала, выгоднѣе увеличить ширину щебеночной одежды, чѣмъ ея толщину. Большая ширина таковой представляетъ удобство для проѣзда, способствуетъ постоянной перемѣнѣ направленія движенія экипажей и уменьшаетъ размѣръ обочинъ, содержаніе которыхъ въ порядкѣ представляется иногда почти невозможнымъ. Не слѣдуетъ также придавать шоссейной профили чрезмѣрно выпуклой формы съ цѣлью облегченія стока дождевыхъ водъ. Вода никогда не застаивается на дорогѣ, если только поверхность ея достаточно ровная. Чѣмъ менѣе поперечный уклонъ поверхности дороги, тѣмъ легче мѣняется направленіе движенія экипажей и этимъ избѣгается образованіе колеи.

Общій выводъ. Вышеизложенные приемы для содержанія и ремонта шоссейныхъ дорогъ могутъ быть сокращенно выражены въ слѣдующихъ правилахъ:

Для содержанія поверхности дороги въ чистотѣ безъ грязи и безъ пыли, слѣдуетъ счищать грязь и пыль по мѣрѣ ихъ образованія.

Для предупрежденія образованія колеи, т. е. во избѣжаніе движенія экипажей по одному опредѣленному направленію, слѣдуетъ заботиться о томъ, чтобы удобство для движенія было одинаково на всѣхъ частяхъ дорожной поверхности.

Во избѣжаніе поднятія или пониженія поверхности шоссейной одежды, слѣдуетъ добавлять новаго щебня ровно столько, сколько нужно для возмѣщенія изнашиваемыхъ частей щебеночной коры, которая удаляется съ дороги въ видѣ грязи или пыли при чисткѣ ея.

Эти основныя правила настолько просты и понятны, что можно было бы ими ограничиться, если бы они относились къ предмету, не столь важному, какъ разсматриваемый нами. И такъ, вышеизложенныя подробныя объясненія вызваны единственно необыкновенною важностью вопроса объ улучшеніи шоссейныхъ дорогъ и значительныхъ выгодахъ для населенія, ожидаемыхъ отъ такового улучшенія.

Надлежащее примѣненіе изложенныхъ правилъ прежде всего будетъ зависѣть отъ усердія и дѣятельности гг. инженеровъ; но васъ, господинъ префектъ, я прошу имѣть неусыпное наблюденіе за ихъ исполненіемъ и въ особенности слѣдить за получаемыми при этомъ результатами. Хорошее состояніе дорогъ составляетъ въ настоящее время одну изъ первыхъ потребностей общества; если же будутъ возникать жалобы на неудовлетворительное состояніе дорогъ, то это покажетъ, что одна изъ главныхъ цѣлей учрежденія корпуса путей сообщенія не будетъ достигнута. Я желаю чтобы гг. инженеры вполне прониклись этою весьма важною истиною. Во многихъ мѣстностяхъ государства примѣняются уже правильные приемы содержанія дорогъ и я считаю долгомъ выразить мою особенную благодарность тѣмъ изъ гг. инженеровъ, которые усердно предались этимъ занятіямъ; но есть еще отдѣленія, въ которыхъ не обращается достаточное вниманіе на правильное содержаніе дорогъ. Нѣтъ сомнѣнія, что многія другія инженерныя работы представляются болѣе блестящими, но нѣтъ такихъ работъ, которыми бы гг. инженеры заслуживали въ болѣе высокой степени уваженіе и благодарность населенія, чѣмъ именно тщательнымъ и заботливымъ содержаніемъ поссейныхъ дорогъ. Министерство съ особеннымъ вниманіемъ слѣдитъ за успѣхами по этой части службы и счѣтетъ оцѣнить дѣлаемые въ этомъ направленіи усилія и достигаемые ими результаты. Прошу васъ, господинъ префектъ, сообщать мнѣ по сему предмету обстоятельныя свѣдѣнія, могущія служить основаніемъ для правильнаго со стороны министерства распредѣленія заслуженныхъ наградъ и поощреній.

Циркуляръ министра земледѣлія, торговли и общественныхъ работъ префектамъ, отъ 21 января 1856 г.

Государственныя шоссе (Routes impériales; нынѣ routes nationales). *Указанія относительно содержанія дорогъ.* Господинъ префектъ, содержаніе поссейныхъ дорогъ всегда въ высшей степени обращало на себя вниманіе высшихъ правительственныхъ органовъ. Въ циркулярѣ отъ 25 апрѣля 1839 г. была изложена, въ главныхъ чертахъ, система содержанія дорогъ, которой съ того времени вообще придерживаются во Франціи. Нельзя не согласиться, что эта система, дѣятельно и усердно примѣняемая господами инженерами, значительно способствуетъ къ улучшенію состоянія дорогъ и облегченію проѣзда. Какъ вамъ извѣстно, господинъ префектъ, характерная черта этой системы состоитъ въ томъ, что сравнительно

весьма большая часть отпускаемыхъ на шоссейныя дороги кредитовъ удѣляется на содержаніе ремонтныхъ рабочихъ; этимъ достигается болѣе цѣлесообразное употребленіе ремонтнаго матеріала и постоянный тщательный надзоръ за состояніемъ дорогъ.

Хотя усиленіе такимъ образомъ мелкаго ремонта составляетъ важное преимущество принятаго способа содержанія дорогъ, но, съ другой стороны, одностороннее развитіе этого начала, достигая крайности, можетъ привести къ нехорошимъ результатамъ и вызвать жалобы на нераціональность способа завѣдыванія сухопутными сообщениями; это будетъ имѣть мѣсто въ тѣхъ случаяхъ, когда число постоянныхъ ремонтныхъ рабочихъ будетъ излишне велико, когда, поэтому, работы имъ будетъ немного и трудно будетъ имѣть надлежащій надзоръ за множествомъ раскинутыхъ на большихъ протяженіяхъ отдѣльныхъ рабочихъ.

Министерство уже старалось предостеречь гг. инженеровъ относительно подобной ошибки; но, быть можетъ, сдѣланныя указанія не всѣми были приняты во вниманіе въ достаточной мѣрѣ. Въ самомъ дѣлѣ, возникаютъ жалобы на то, что шоссейныя дороги, состояніе которыхъ, благодаря постояннымъ заботамъ, вообще весьма удовлетворительно, не сохранили, однако, нормальную толщину щебеночной коры. Не слѣдуетъ ли, господинъ префектъ, причину этого явленія искать въ несполнѣ раціональномъ распредѣленіи ремонтныхъ суммъ между рабочими силами и ремонтными матеріалами? Удѣляя слишкомъ большую часть кредита на наемъ шоссейныхъ сторожей (ремонтныхъ рабочихъ), остальная часть суммъ оказывается недостаточною для заготовленія надлежащаго количества ремонтныхъ матеріаловъ.

Число шоссейныхъ сторожей на государственныхъ дорогахъ во Франціи достигаетъ почти 15.000 (въ 1856 г.) и къ нимъ прибавляются еще вспомогательные подневные рабочіе, количество которыхъ, въ общей сложности, доходитъ до 30% отъ числа постоянныхъ сторожей. Протяженіе сторожевыхъ участковъ, которое, вообще, весьма незначительно, сильно мѣняется по департаментамъ (губерніямъ), причемъ, однако, причина такого разнообразія недостаточно ясна; замѣчено, что дороги, наилучше содержимыя, не всегда вмѣстѣ съ тѣмъ, имѣютъ и наибольшее количество сторожей.

Существенно необходимо, господинъ префектъ, чтобы гг. инженеры старались ограничивать количество рабочихъ силъ, соображаясь съ дѣйствительною необходимостью, и не допускали бы излишняго увеличенія числа сторожей въ ущербъ средствамъ, потребнымъ на

заготовленіе ремонтныхъ матеріаловъ. Подобная ошибка была почти неизбежна въ первое время примѣненія системы ремонта, предназначенной для устраненія неудобствъ, вытекавшихъ изъ прежнихъ ремонтныхъ приѣмовъ, основанныхъ на излишней тратѣ матеріаловъ безъ надлежаще тщательнаго употребленія ихъ въ дѣло; но въ настоящее время не слѣдуетъ уже впадать въ эту ошибку.

Многія возникшія въ послѣднее время новыя условія, какъ-то: развитіе желѣзнодорожной сѣти, употребленіе тяжелыхъ катковъ для уплотненія щебеночнаго слоя и др., въ свою очередь, еще болѣе способствуютъ возможности сокращенія штата ремонтныхъ рабочихъ. Въ особенности слѣдуетъ уменьшить число постоянныхъ рабочихъ на тѣхъ шоссейныхъ дорогахъ или участкахъ таковыхъ, которые пролегаютъ параллельно къ желѣзнымъ дорогамъ и на которыхъ движеніе значительно уменьшилось со времени постройки оныхъ.

Поэтому, я прошу васъ, господинъ префектъ, совместно съ г. главнымъ инженеромъ обсудить, не примѣняются ли вышеизложенныя указанія къ ввѣренному вамъ департаменту (губерніи) и не слѣдуетъ ли принять соотвѣтствующія мѣры для восстановленія надлежащаго соотношенія между расходами на наемъ шоссейныхъ сторожей и на заготовленіе ремонтнаго матеріала. Даже по достиженіи этой цѣли, число шоссейныхъ сторожей будетъ еще весьма значительно и нужно будетъ имѣть постоянный и бдительный надзоръ за ними.

Нынѣшняя организація службы путей сообщенія, мнѣ кажется, вполне обезпечиваетъ возможность хорошаго надзора; но, тѣмъ не менѣе, я имѣлъ случай замѣтить, что таковой не всегда производится въ надлежащей мѣрѣ. Болѣе обширное примѣненіе способа производства ремонтныхъ работъ по задаваемымъ урокамъ и правильная повѣрка произведенныхъ работъ представляютъ хорошія средства къ тому, чтобы сдѣлать трудъ шоссейныхъ сторожей болѣе производительнымъ. Поэтому, я настаиваю на необходимости точнаго исполненія всѣхъ имѣющихся правилъ и указаній относительно заданія шоссейнымъ сторожамъ уроковъ работъ и вообще относительно контроля надлежащаго исполненія ими своихъ обязанностей.

Ежегодное перераспредѣленіе по классамъ шоссейныхъ сторожей также представляетъ мѣру къ поощренію ихъ дѣятельности; при этомъ, съ одной стороны, наиболѣе усердные изъ нихъ могутъ надѣяться въ концѣ года получить повышеніе за полезныя труды; съ другой стороны, менѣе трудолюбивые также бывають вынуждены

усердно работать, чтобы не быть переведенными въ низшій классъ должности. Во многихъ департаментахъ, однако, эта полезная мѣра вышла изъ употребленія. Я желаю, чтобы отнынѣ она получила всеобщее примѣненіе и прошу васъ, господинъ префектъ, наблюдать за точнымъ исполненіемъ.

Еще на одинъ предметъ я желаю обратить ваше вниманіе, господинъ префектъ, а также г. главнаго инженера.

Въ 1835 году учреждены должности шоссейныхъ мастеровъ (sauteurs-chefs), которымъ поручаются болѣе короткіе сторожевые участки, чѣмъ остальнымъ сторожамъ, и на которыхъ возлагается обязанность, кромѣ исполненія ремонтныхъ работъ на своихъ участкахъ, обходить также участки нѣсколькихъ подчиненныхъ имъ сторожей и руководить работою таковыхъ. Въ нѣкоторыхъ департаментахъ, вмѣсто такихъ шоссейныхъ мастеровъ, введены надсмотрщики, которые, не имѣя своихъ участковъ, употребляютъ все время на обходы по околотку (совокупность нѣсколькихъ сторожевыхъ участковъ) для наблюденія за работою сторожей. Въ другихъ мѣстахъ имѣются, кромѣ такихъ надсмотрщиковъ, еще и шоссейные мастера. Я нахожу, что замѣна шоссейныхъ мастеровъ надсмотрщиками представляетъ значительныя неудобства. Должность шоссейнаго мастера доступна для простаго сторожа, отличающагося усердіемъ, толковостію и хорошимъ поведеніемъ. При производствѣ въ шоссейные мастера ему хотя и поручается надзоръ за остальными сторожами его околотка, но онъ тѣмъ не менѣе, самъ также остается рабочимъ, онъ долженъ исполнять ту же работу, какъ и остальные сторожа, только въ меньшемъ количествѣ, и, поэтому, всегда будетъ въ состояніи давать имъ практическія указанія на дѣлѣ. При надсмотрщикахъ этого не будетъ; они, по своему положенію и занятіямъ, болѣе подходятъ къ помощникамъ кондукторовъ, чѣмъ къ ремонтнымъ рабочимъ, чего именно въ интересахъ службы дорогъ не слѣдуетъ допускать. Поэтому, я рѣшилъ, господинъ префектъ, что должности надсмотрщиковъ, гдѣ таковыя существуютъ, должны будутъ подлежать постепенному упраздненію и что шоссейные мастера должны быть вновь введены всюду, гдѣ въ послѣднее время таковыхъ не имѣлось.

Ко всему вышеизложенному я считаю долгомъ присовокупить, наконецъ, еще одно указаніе. Не смотря на изданныя относительно распределенія шоссейныхъ кредитовъ правила, въ нѣкоторыхъ департаментахъ нерѣдко на предназначенные для ремонтнаго содержанія дорогъ кредиты относятъ такія работы, которыя, по своему

характеру, принадлежатъ къ новымъ работамъ или капитальнымъ перестройкамъ, какъ напр., полное возобновленіе щебеночной коры, измѣненіе поперечной профили дорогъ и т. п. Въ виду, однако, производимыхъ въ послѣднее время сокращеній размѣра отпускаемыхъ на шоссе кредитовъ, въ настоящее время *) болѣе чѣмъ когда-либо необходимо, чтобы предназначаемыя на ремонтное содержаніе суммы употреблялись исключительно для этой цѣли.

ОТКРЫТИЕ ЛЕУСКАГО КАНАЛА.

На-дняхъ открыто судоходство на вновь устроенномъ каналѣ, соединяющемъ съѣтъ судоходныхъ путей съ городомъ Леусомъ (Leus), этимъ центральнымъ рынкомъ каменноугольнаго бассейна Па-де-Кале. Работы названнаго канала начаты были въ 1885 году и окончены въ настоящемъ 1887 году.

Длина канала 7.826 мет.; онъ имѣетъ кривыя радіусомъ minimum въ 300 метровъ длиною.

Полное паденіе канала въ 9,71 метра искупаются тремя плюзами, изъ коихъ одинъ въ 2,51 метра, а остальные два—въ 3,60 мет. каждый.

Каналъ устроенъ въ 1 путь, шириною въ 6 метровъ и глубиною въ 2 метра отъ горизонта низкихъ водъ. Развѣзды, шириною въ 10 метровъ и длиною въ 100 метровъ, расположены почти на каждомъ километрѣ. Бечевники, шириною въ 4 метра, имѣютъ вымощенную полосу въ 2,9 метра.

Часть откосовъ на протяженіи 500 метровъ обдѣлана бетономъ для отстраненія фильтраціи воды сквозь трещины слоистой мѣловой породы.

Шлюзы имѣютъ 5,20 метра ширины и 38,50 полезной длины; глубина ихъ 2,50 метра. Ворота имѣютъ металлическій корпусъ, обшитый досками.

Черезъ каналъ перекинута 3 желѣзнодорожныхъ моста. Вся постройка канала продолжалась 21 мѣсяць. Онъ обошелся въ 1.864.000 фр., изъ коихъ 460.400 на отчужденіе земель, 378.700 на земляныя работы и 896.700 на искусственныя сооруженія. Это въ общемъ составляетъ 238.180 фр. на километръ канала. Движеніе по каналу, т. е. его трафика, опредѣляется въ 290.000 тоннъ въ годъ.

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

ГЛАВА X.

74 Предположеніе о соединеніи рѣки Нѣмана съ рѣкою Аа посредствомъ рр. Невѣжи и Лавенны **).

Въ 1797 году, нѣкто чиновникъ Гжатскій представилъ главному директору водяныхъ коммуникацій предположеніе о соединеніи р. Нѣмана съ р. Аа, посредствомъ притоковъ Нѣмана—р. Невѣжи, и Аа—р. Лавенны.

Въ томъ же году это предположеніе Гжатскаго было рассмотрѣно въ комитетѣ, учрежденномъ для улучшенія водяныхъ сообщеній въ Имперіи, который поручилъ инженеръ-генералъ-лейтенанту де-Витте произвести изысканія и составить проектъ устройства этого сообщенія.

По проекту генерала де-Витте, предполагалось направить сообщеніе по р. Аа до впаденія въ нее рѣки Муссы, причемъ часть р. Аа, до деревни Гоберъ, предполагалось оставить свободною, а выше, до деревни Буска, построить пять камерныхъ шлюзовъ. Далѣе, по р. Муссѣ, на которой предполагалось построить 9 шлюзовъ, и р. Лавеннѣ до Шайкатренна. На р. Лавеннѣ предполагалось построить тоже шлюзы. Отъ Шайкатренна каналъ длиною въ 5—6 верстѣ до Новатшана на р. Невѣжѣ. Каналъ предполагался шлюзованный, шириною по дну до 10 сажень. По р. Невѣжѣ, отъ устья канала до впаденія ея въ р. Нѣманъ, на длинѣ 66 верстѣ, предпо-

*) См. журналъ Министерства путей сообщенія, 1887 г., № 45.

**) Архивъ гл. упр. д. № 754, 1824 г.

лагалось построить 16 шлюзовъ. Паденіе отъ раздѣльнаго пункта до р. Аа, у дер. Гоберъ 155 футовъ.

До 1824 года этотъ проектъ движенія не имѣлъ. Въ этомъ году поручено было инженеръ-генераль-маіору Корбоніеру произвести новыя изслѣдованія. Генераль Корбоніеръ, не приступая къ изысканіямъ, нашель, что обѣ рѣки, Невѣжа и Лавенна, чрезвычайно бѣдны водою (расходъ Невѣжи 14,21 куб. фут., а Лавенны 39,72 куб. ф. въ 1"), а потому необходимо устроить обширное запасное водохранилище. Устроить же послѣднее весьма затруднительно, такъ какъ обѣ рѣки имѣютъ весьма низкіе берега, вслѣдствіе чего пришлось бы произвести громадныя работы для устройства такого водохранилища. Вслѣдствіе этого генераль Корбоніеръ пришелъ къ заключенію, что устройство сообщенія по предполагаемому направленію невозможно, но, для большей увѣренности, полагалъ нужнымъ сдѣлать подробныя изысканія.

Совѣтъ путей сообщенія, раздѣляя мнѣніе генерала Корбонера, поручилъ инженеръ-подполковнику Рокассовскому произвести точныя изысканія.

Подполковникъ Рокассовскій нашель, что направленіе, избранное генераломъ де-Витте, весьма удобно, но устроить водохранилище въ раздѣльномъ пунктѣ невозможно, такъ какъ послѣдній находится на плоской возвышенности.

Вслѣдствіе этого соединеніе Лавенны и Невѣжи возможно, по мнѣнію подполковника Рокассовскаго, только посредствомъ обводнаго канала, который слѣдуетъ питать водою р. Лавенны, горизонтъ которой возвышается надъ горизонтомъ р. Невѣжи на 11,90 ф., что сходится съ нивелировкой генерала де-Витте. На обходномъ каналѣ необходимо устройство двѣхъ шлюзовъ съ паденіемъ 5,95 фут.

Такимъ образомъ, возможность устройства сообщенія сводилась къ опредѣленію количества воды въ р. Лавеннѣ, необходимаго какъ для судоходства по этой рѣкѣ, такъ и для питанія канала длиною въ 11 верстъ.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ подполковникомъ Рокассовскимъ на мѣстѣ, оказалось, что, за недостаткомъ воды въ р. Лавеннѣ, мельницы, на ней построенныя, бездѣйствуютъ часовъ по 10—12 въ сутки, а на р. Невѣжѣ мельница, находящаяся выше устья предполагаемаго канала, не дѣйствовала почти цѣлое лѣто.

Такимъ образомъ, выяснился недостатокъ воды для питанія предполагаемаго сообщенія, а потому главноуправляющій приказалъ считать этотъ вопросъ законченнымъ.

ГЛАВА XI.

Предположенія о соединеніи Виндавскаго порта съ р. Нѣманомъ и Либавскимъ портомъ.**75. Виндавское водяное сообщеніе.****I. Исторія Виндавскаго водянаго сообщенія отъ начала сооруже- нія его до прекращенія работъ вслѣдствіе польскаго мятежа. 1796—1831 гг.**

Причины, побудившія русское правительство предпринять по- стройку Нѣмано-балтійскаго водянаго сообщенія. Проектъ гене- рала де-Витте.

Мысль объ устройствѣ водянаго сообщенія между Балтійскимъ моремъ и рѣкою Нѣманомъ издавна занимала русскіихъ Монар- ховъ. Еще герцоги Курляндскіе проектировали это сообщеніе по- средствомъ соединенія рѣкъ Виндавы и Дубиссы. Но встрѣтившійся у Гольдингена, на р. Виндавѣ, порогъ, а также и другія препят- ствія заставили ихъ отказаться отъ этого предпріятія.

Въ 1796 году послѣдовало Высочайшее повелѣніе о производ- ствѣ изысканій для устройства Нѣмано-балтійскаго сообщенія.

Изысканія эти производилъ инженеръ-генералъ де-Витте и имъ были представлены два проекта для устройства сообщенія: одинъ чрезъ соединеніе р. Нѣмана съ Рижскимъ портомъ, посредствомъ рѣкъ Невѣжи, Лавенны, Муссы и Аа *), а другой чрезъ соедине- ніе Нѣмана съ Виндавскимъ портомъ посредствомъ рѣкъ Виндавы и Дубиссы.

Но по неизвѣстнымъ причинамъ оба эти проекта были остав- лены безъ дальнѣйшихъ послѣдствій.

Въ 1823 году, вслѣдствіе Высочайшаго повелѣнія **) Государя Императора Александра Павловича, главноуправляющій путями со- общенія и публичными зданіями, герцогъ Александръ Виртемберг- скій, приказалъ главному управленію сдѣлать распоряженіе о про- изводствѣ изысканій и собраніи свѣдѣній для устройства водянаго сообщенія между рѣкою Нѣманомъ и Балтійскимъ моремъ. Съ устройствомъ этого сообщенія правительство имѣло въ виду дать

*) Проектъ этотъ изложенъ выше.

**) Архивъ гл. упр. д. № 74, 1823 г.

производителямъ западныхъ губерній и Царства Польскаго свой портъ на Балтійскомъ морѣ и тѣмъ избавить ихъ отъ необходимости подчиняться стѣснительнымъ порядкамъ прусскихъ портовъ. Эту цѣль правительство желало достигнуть устройствомъ Августовскаго (Висла-Нѣманъ) и Видавскаго каналовъ. Первый изъ нихъ, какъ извѣстно, былъ оконченъ.

Изъ нѣкоторыхъ же документовъ, находящихся въ архивѣ Министерства путей сообщенія, а также изъ позднѣйшаго засвидѣтельствованія Министра финансовъ Канкринна можно заключить, что о сооруженіи видавскаго сообщенія особенно хлопотало бывшее польское правительство, желавшее такимъ образомъ пріобрѣсти независимость отъ прусскихъ портовъ и избавиться отъ прусскихъ транзитныхъ пошлинъ, хотя бы выгоды отъ сооруженія канала и не соотвѣтствовали вполнѣ затратамъ на это предпріятіе.

Въ разсматриваемый періодъ, предметами вывоза изъ Царства Польскаго и западныхъ губерній были: рожь, пшеница, ячмень, овесъ, горохъ, солодъ, просо, гречиха, сѣмена разныя, затѣмъ ленъ, пенька, табакъ, поташъ, невыдѣланныя кожи, пакля, шерсть, волосъ, сало, конопляное масло и пр. Кромѣ того, строевой и мачтовый лѣсъ въ значительномъ количествѣ. До Ковно лѣсъ сплавляли небольшими однорядными плотами и тамъ уже сплачивали въ многорядные плоты и сплавляли въ Пруссію.

Всѣ названные предметы зимой, гужемъ, доставлялись изъ Черниговской, Минской, Витебской, Могилевской, Волинской, Подольской, Гродненской и частью Виленской губерній къ разнымъ пристанямъ на р. Нѣманѣ и преимущественно къ пристани Столбцы (Минской губ.).

Обыкновенно на пристаняхъ всѣ товары сдавались на руки артели судовщиковъ, обязывавшихся доставлять ихъ въ Мемель и Кенигсбергъ на свой страхъ, съ отвѣтственностью за несвоевременную доставку и съ обязанностью очистки отъ всѣхъ прусскихъ пошлинъ и податей.

Суда, ходившія въ то время по Нѣману, были слѣдующія: струги *), грузившіяся въ Минской губ., витины **), барки ***), полубарки †) и байдаки ††), строившіяся и грузившіяся на верхнихъ пристаняхъ р. Нѣмана (Смолнецкой, Мостовской и Гродненской),

*) Дл. 27 саж., шир. 3½ саж., грузъ 4.000—7.000 пуд.

**) Дл. 10—21 саж., шир. 4 саж., грузъ до 5.000 пуд.

***) Дл. 13—15 саж., шир. 3 саж., грузъ до 5.000 пуд.

†) и ††) Определенныхъ размѣровъ не имѣли.

лодки *), грузившіяся на всѣхъ пристаняхъ. Полная осадка для судовъ допускалась только во время весенняго половодья. Лѣтомъ же суда грузились половиннымъ грузомъ.

Изъ отправляющихся въ Пруссію судовъ возвращаются назадъ витины и барки въ половинѣ іюля, полубарки и байдаки въ августѣ и позже. Кромѣ того, приходили въ Россію прусскія суда съ иностранными товарами или порожнемъ, для отысканія себѣ грузовъ. Это такъ-называемые боты. Самый большой боть въ полую воду поднималъ 40 ластовъ. Наименьшій—8 ластовъ. Далѣе Ковно эти суда не поднимались.

Вслѣдствіе невозможности производить торговлю въ русскихъ портахъ, естественно, русскія произведенія должны были сбываться на иностранной территоріи при значительно стѣсняющихъ правилахъ и порядкахъ, что никоимъ образомъ не могло служить къ развитію нашей промышленности и торговли, а напротивъ, подрывало и то, и другое.

Главнымъ стѣсненіемъ было правило, по которому никакой товаръ, привезенный въ прусскій портъ, не могъ быть никому другому проданъ, какъ только пруссаку. Вслѣдствіе такого страннаго правила, отдавашаго въ руки нѣсколькихъ прусскихъ капиталистовъ всю торговлю, происходило страшное притѣсненіе особенно нашихъ купцовъ. Такъ, въ 1822 году пруссаки давали такія ничтожныя цѣны за хлѣбъ и прочіе наши продукты, что, кто только могъ, возвратился назадъ въ Россію, предпочтя заплатить второй разъ пошлины, чѣмъ задаромъ отдать свой товаръ пруссаку. Этою же странною монополіей объясняется и то обстоятельство, почему иногда въ Мемель и Кенигсбергъ можно было дешевле купить хлѣбъ, чѣмъ на русскихъ рынкахъ. Вслѣдствіе этого иностранцы отправлялись для закупки всегда въ эти два города, и только въ крайности заѣзжали на русскіе рынки.

Вслѣдствіе такихъ порядковъ Мемель и Кенигсбергъ дѣлали громадныя обороты, и своимъ цвѣтуцимъ состояніемъ были обязаны только русскимъ произведеніямъ, такъ какъ для оборотовъ этихъ необходимы были многіе дома, заведенія, что и доставляло благосостояніе жителямъ. Рѣдкій годъ изъ Мемеля отправлялось менѣе 2.000 кораблей.

На тѣ же русскіе продукты и на тѣхъ же русскихъ купцовъ прусское правительство налагало, съ своей стороны, всевозможныя

*) Дл. 6--8 саж., шир. 2 саж.

пошлины. Такъ, были пошлины судоходныя, пошлины за проѣздъ подъ мостомъ, за проѣздъ чрезъ города, за повѣрку количества товаровъ и вѣса ихъ и пр. пр. По отчету тогдашняго прусскаго финансоваго комитета, этихъ пошлинъ набиралось до 250.000 руб. въ годъ.

Вотъ главныя причины, побудившія наше правительство предпринять дорого стоящее сооруженіе виндавскаго сообщенія.

Проектъ подполковника Рокассовскаго.

Для производства изысканій и составленія проекта Нѣмано-балтійскаго сообщенія, въ апрѣлѣ 1823 года, былъ командированъ подполковникъ (впослѣдствіи генералъ-лейтенантъ) корпуса инженеровъ путей сообщенія Рокассовскій. Въ инструкціи *), данной главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій подполковнику Рокассовскому, послѣднему предписывалось: 1) произвести общую рекогносцировку бассейновъ рѣкъ Виндавы и Дубиссы, а также Невѣжи, Лавенны, Муссы и Аа; 2) когда, послѣ такой рекогносцировки, окажется, что одна изъ этихъ системъ удовлетворяетъ болѣе другой для сооруженія сообщенія, то произвести самыя тщательныя изысканія мѣстности этой системы, нивелировку, буреніе, опредѣлить расходъ воды и количество водъ, которыми можно было бы располагать для питанія канала; 3) послѣ производства изысканій предписывалось составить и представить общій проектъ и приблизительную смѣту на сооруженіе канала, справку о матеріалахъ и рабочихъ, справку объ отчужденіи земель, а также предложить частнымъ лицамъ взять на себя на извѣстныхъ условіяхъ постройку сообщенія.

Въ помощь подполковнику Рокассовскому были даны пять офицеровъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и ему разрѣшено было пользоваться всѣми дѣлами и документами, имѣвшимися въ главномъ управленіи и которые могли бы служить указаніемъ и руководить его при исполненіи возложеннаго на него порученія.

При этомъ главноуправляющій, герцогъ Александръ Виртембергскій, приказалъ подполковнику Рокассовскому представить проектъ сообщенія не позже осени того же 1823 года.

*) Изъ этой инструкціи и сопровождающихъ ее бумагъ можно заключить, что правительство не желало предавать гласности этого вопроса до тѣхъ поръ, пока онъ окончательно не рѣшится и пока не будутъ начаты работы. Такъ, всѣ относящіяся къ этому вопросу бумаги и самая инструкція (отъ 12 апр. 1823 г., № 4) сопровождаются надписями „по секрету“.

Преимущества Виндавского порта предъ Либавскимъ и Рижскимъ).*

Запасшись изъ дѣлъ главнаго управленія всѣми имѣвшимися въ немъ документами по нѣмано-балтійскому сообщенію, подполковникъ Рокассовскій отправился на мѣсто и, послѣ тщательнаго обзорѣнія трехъ вариантовъ канала по направленіямъ виндавскому, либавскому и рижскому, принимая при этомъ во вниманіе какъ техническую, такъ экономическую и стратегическую стороны дѣла, пришелъ къ убѣжденію, что для учрежденія сообщенія слѣдуетъ остановиться на Виндавскомъ портѣ и соединить рѣки Виндаву и Дубиссу**).

Причины, побудившія подполковника Рокассовскаго принять такое заключеніе и представленныя имъ главноуправляющему еще въ маѣ 1823 г.***), были слѣдующія:

1) Рѣка Виндава, при устьи которой расположенъ Виндавскій портъ, въ 20-ти верстахъ вверхъ по теченію имѣетъ глубину 20 фут. и представляетъ громадный прекраснѣйшій портъ какъ для купеческихъ, такъ и для военныхъ кораблей, глубоко сидящихъ въ водѣ.

2) Въ Виндавскомъ портѣ нѣтъ вдающихся въ море отмелей, которыхъ суда должны опасаться. Напротивъ, въ портѣ этомъ вдается въ море обрывистая полоса земли, которую очень легко можно привести въ удобный видъ для приставанія кораблей.

*) Архивъ главн. управл. д. № 74—1823 г.; № 2—1824 г.; № 21 — 1824 г., и № 4—1825 г.

***) Въ изданномъ въ 1830 году „Annuaire du corps des Ingénieurs des voies de communication“ помѣщено, между прочимъ, слѣдующее: „Объ рѣки (Дубиссы и Виндава) истекаютъ изъ болотъ Шавельскаго уѣзда, Виленской губерніи (теперь Ковенской). Истоки ихъ находятся въ весьма близкомъ разстояніи другъ отъ друга, такъ что сама природа назначила ихъ служить для предполагаемаго сообщенія“.

„На первыхъ верстахъ своего теченія, р. Дубисса представляетъ незначительный извилистый ручей, невозможный для судоходства. Вотъ почему признано лучшимъ обойти это мѣсто каналомъ. Рѣка эта составлена изъ многихъ ручейковъ, въ нее впадающихъ. Ручейки получаютъ начало во многихъ озерахъ, въ изобиліи разсѣянныхъ по всему этому пространству. Протекая 120 верстъ, р. Дубисса вливается въ р. Нѣманъ у м. Середивки. Мели и плотины, въ изобиліи находящіяся на фарватерѣ рѣки, дѣлаютъ ее невозможною для судоходства“.

„Рѣка Виндава получаетъ начало у м. Ужвенты. Въ 20 верстахъ отъ истока она ужъ такъ широка, что можетъ быть оставлена въ естественномъ состояніи, послѣ уничтоженія, конечно, массы мельницъ и мельничныхъ плотинъ, на ней находящихся“.

„Изъ притоковъ р. Виндавы замѣчательна р. Бинтць. При развитіи впослѣдствіи торговли, рѣка эта можетъ служить для соединенія системы съ Либавскимъ портомъ“.

***) а также позже: 2 января и 8 декабря 1824 г., и 3 апрѣля 1825 г.

3) Виндавскій портъ почти всю зиму не замерзаетъ, между тѣмъ какъ Рижскій закрытъ почти 5 мѣсяцевъ въ году.

4) Суда, направляемыя въ Ригу, должны проходить между Курляндіею и островомъ Эзелемъ съ опасностью наткнуться на мель, все увеличивающуюся, между тѣмъ какъ суда, направленные въ Виндаву, не доходятъ до этого острова и дѣлаютъ путь верстъ на 100 короче.

5) Виндавскій портъ такъ хорошо расположенъ у моря, что никакой вѣтеръ не можетъ помѣшать ни входу, ни выходу корабля изъ порта.

6) О Либавскомъ портѣ не могло быть и рѣчи, такъ какъ для того, чтобы соединить этотъ портъ съ р. Нѣманомъ, пришлось бы прокопать каналъ вплоть до моря, ибо у Либавы нѣтъ ни одной болѣе значительной рѣчки.

7) Съ стратегической точки зрѣнія, Рижскій портъ не могъ служить складомъ военныхъ припасовъ во время кампаніи, такъ какъ, во-первыхъ, онъ лежитъ на оконечности праваго крыла базиса операціонной линіи; во-вторыхъ, дорога, идущая отъ крѣпости до прусской границы, представляла всегда и во всякомъ случаѣ весьма дурную линію для военныхъ дѣйствій и лѣвый флангъ ея постоянно подвергался бы опасности; въ-третьихъ, г. Рига сообщалась тогда съ внутренними губерніями моремъ или посредствомъ р. Западной Двины; первый путь неудобенъ, такъ какъ приходилось проходить заливы и, кромѣ того, онъ во время кампаній легко могъ быть отрѣзанъ; второй, по р. Западной Двинѣ, неудобенъ и возможенъ только въ полоую воду, по причинѣ встрѣчающихся на фарватерѣ рѣки мелей и пороговъ; въ четвертыхъ, въ случаѣ блокады, для Рижскаго порта нужно было бы нѣсколько фрегатовъ, между тѣмъ какъ для Виндавскаго порта понадобилось бы цѣлая эскадра.

Послѣ окончанія изысканій и проѣзда въ С.-Петербургъ, подполковникъ Рокассовскій представилъ герцогу Александру Виртембергскому, въ январѣ и февралѣ 1824 г., всѣ требовавшіеся по инструкціи проекты и смѣты, за исключеніемъ справки о матеріалахъ и рабочихъ, справки объ отчужденіи земель и отвѣта частныхъ лицъ на предложеніе принять участіе въ постройкѣ канала. Эти свѣдѣнія были доставлены впоследствии.

Кромѣ того, были представлены: свѣдѣнія о количествѣ кораблей, помѣщающихся въ Виндавскомъ портѣ; соображенія о томъ, насколько понизится провозная цѣна за грузы послѣ прорытія Вип-

давскаго канала; вѣдомость о количествѣ и цѣнности грузовъ, прошедшихъ мимо Юрбургской пристани въ теченіи послѣднихъ пяти лѣтъ, и, наконецъ, свѣдѣнія о предположеніи генерала Де-Витте касательно соединенія Рижскаго порта съ р. Нѣманомъ.

Данныя эти были разсмотрѣны въ комисіи проектов *) и смѣтъ, а также въ совѣтѣ главнаго управленія **) и оба эти учрежденія признали преимущество за Виндавскимъ портомъ.

Но главноуправляющій самъ рѣшать этого вопроса не желалъ и представилъ его на Высочайшее воззрѣніе.

Вслѣдствіе этого Государь Императоръ повелѣтъ изволилъ:

- 1) Провѣрить изысканія и проектъ генерала Де-Витте по направленію къ Рижскому порту.
- 2) Разработать окончательно проектъ подполковника Рокассовскаго.
- 3) Назначить для руководства работами одного генерала корпуса путей сообщенія.

Во исполненіе Высочайшей воли, главноуправляющій предписалъ ***) генераль-маіору Корбоньеру руководить работами подполковника Рокассовскаго.

Отправившись, въ іюнѣ 1824 года, на мѣсто канала, проектированнаго генераломъ Де-Витте, по направленію къ Рижскому порту, подполковникъ Рокассовскій нашелъ, что берега рѣкъ Лавенны и Невѣжи очень низменны, выше горизонта водъ только футовъ на 5 или на 10, такъ что устроить питающій резервуаръ нельзя и пришлось бы каналъ питать водою самыхъ рѣкъ. Между тѣмъ, оказалось, что расходъ воды въ этихъ рѣкахъ весьма малъ, такъ что нельзя было и думать объ учрежденіи сообщенія по этимъ рѣкамъ.

Вслѣдствіе этого, изысканія по направленію нѣмано-рижскому были прекращены и подполковникъ Рокассовскій приступилъ къ повѣрочнымъ изысканіямъ по виндавскому направленію. Изысканія эти убѣдили его, что избранное имъ направленіе есть наивыгоднѣйшее, почему и было оставлено безъ измѣненія.

Соображенія и результаты изысканій были представлены подполковникомъ Рокассовскимъ, по соглашенію съ генераль-маіоромъ

*) 26 марта 1824 г. № 67, 10 апрѣля 1825 г. № 84.

**) Журналы 18 декабря 1824 г., № 2304 и 17 апрѣля 1825 г., № 518.

***) Предписаніе отъ 29 мая 1824 г., № 1.245.

Корбоньеромъ, въ главное управленіе *) въ декабрѣ 1824 года. Совѣтъ главнаго управленія, обсудивъ вопросъ **), постановилъ:

1) Проектъ генерала Де-Витте по нѣмано-рижскому направленію отвергнуть, такъ какъ водъ, которыми предполагалось питать каналъ недостаточно.

2) Направленіе нѣмано-виндавское принять и поручить подполковнику Рокассовскому составить подробный проектъ и смѣту сооруженія канала.

Постановленіе совѣта было утверждено герцогомъ Александромъ Виртембергскимъ 27 декабря 1824 года ***).

Сущность проекта подполковника Рокассовскаго.

Вслѣдствіе этого, подполковникъ Рокассовскій, въ апрѣлѣ 1825 года †), представилъ въ главное управленіе требуемые проекты и смѣты на сооруженіе виндавскаго водянаго сообщенія ††).

Общая начала проекта, утвержденныя †††) главнымъ управленіемъ путей сообщенія и главноуправляющимъ, были слѣдующія:

1) *Канализировать рѣки Виндаву и Дубиссу и соединить ихъ каналомъ.* Соединительный каналъ долженъ былъ начинаться на р. Дубиссѣ у мельницы Бубье, а на р. Виндавѣ у дер. Талинце. Длина канала 14 верстъ 70 саж. Но такъ какъ у мельницы Бубье р. Дубисса течетъ въ весьма низкихъ берегахъ и такъ какъ водъ въ рѣкѣ, въ этомъ мѣстѣ, весьма недостаточно для потребностей судоходства, то отъ мельницы Бубье предполагалось рѣку Дубиссу обойти каналомъ длиною въ 22 версты до впаденія въ нее р. Шавши. Длина обоихъ каналовъ 36 верстъ 70 саж. Такимъ образомъ, всю систему, по роду предполагавшихся работъ и по характеру мѣстности, можно было раздѣлить на 3 участка: первый—отъ г. Виндавы по р. Виндавѣ до дер. Талинце; второй—соединительный и обводный каналы отъ дер. Талинце до впаденія р. Шавши въ рѣку

*) При рапортѣ отъ 8 декабря 1824 г., № 319.

**) По журналу отъ 18 декабря 1824 г., № 2.304.

***) И сообщено подполковнику Рокассовскому предписаніемъ главноуправляющаго за № 3.155.

†) Рапортъ отъ 3 апрѣля, № 123.

††) Журналъ коммисіи проектовъ и смѣтъ отъ 10 апрѣля 1825 г., за № 84.

†††) Чертежи шлюзовъ, плотинъ, караульныхъ домовъ, а также генеральный планъ и продольная профиль сообщенія найдены мною въ „Гидрографическомъ атласѣ Россійской Имперіи“, изданномъ въ тридцатыхъ годахъ настоящаго столѣтія главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій. Чертежи эти приложены къ настоящей запискѣ,

Дубиссу; третій—р. Дубисса отъ впаденія въ нее р. Шавши до устья р. Дубиссы, у дер. Средники, въ р. Нѣманъ.

2) *Питаніе канала* обезпечиваютъ пруды и озера. Прудовъ имѣлось три: у дер. Бубье (называемое зимнею гаванью), у м. Куртовьянъ, у Б. Корчмы. Озеръ четырнадцать: четыре сѣвернѣе раздѣльнаго бѣфа, десять южнѣе. Сѣверныя озера: Рекіево (самое глубокое и значительное), Энелайце, Буянъ и Резеки. Южныя: Жадваны, Дуеты, Кумпасъ, Лиги, Біота, Садоле, Пошвино и три безъ названія. Изъ нихъ положено было устроить четыре водохранилища. Первое — *Куртовянское* изъ водъ рѣчки Куртовки, озеръ Бюто, Лиги, Кумпасъ, Дуеты. Второе — *Пошевинское* изъ водъ озеръ Пошвино и Жадваны. Третье — *Бубье* изъ водъ озера того же названія и окрестныхъ ручейковъ. Четвертое—изъ водъ рѣчки *Беме*. Прочія озера и пруды предполагалось, такъ или иначе, включить въ питательную систему раздѣльнаго бѣфа. По расчету подполковника Рокассовскаго, эти водохранилища обезпечивали каналу въ самое сухое время года расходъ слишкомъ въ полмилліона куб. фут. Во время же дождей и таянія снѣговъ, это количество значительно увеличивалось. Такимъ образомъ, питаніе канала предполагалось вполне обезпеченнымъ.

3) Результатъ нивелировки *), произведенной подполковникомъ Рокассовскимъ, показалъ, что раздѣльный пунктъ у дер. Бубье выше извѣстнаго уровня воды р. Дубиссы, у мельницы Поддубиссы, на 76' (разстояніе 31 верста).

Этотъ же уровень (у мельницы Поддубиссы) выше извѣстнаго уровня воды р. Нѣмана (у м. Средники) на 209' (разстояніе 80 верстъ).

Результатъ:

Длина 111 верстъ.

Общее паденіе 285 фут. (40,71 саж.) и 0,367 саж. на версту.

*) Въ дѣлахъ архива ни подлиннаго проекта, ни профилей не оказалось. Цифры, приведенныя здѣсь, найдены мною въ вышеупомянутомъ „Annuaire“. Кроме того, инженеръ дѣйств. ст. сов. Августовскій сообщилъ мнѣ случайно найденную имъ часть иностраннаго сочиненія, въ которомъ помѣщены цифры этой нивелировки. Онѣ существенно разнятся отъ приведенныхъ мною, такъ, въ сочиненіи этомъ:

Длина рѣки Виндавы 259 верстъ.

Общее паденіе 280 фут.

Паденіе на версту 0,333 саж.

Длина р. Дубиссы 111 верстъ.

Общее паденіе 259 фут.

Паденіе на версту 0,159 саж.

Возвышеніе раздѣльнаго пункта надъ уровнемъ Балтійскаго моря 298 фут. (42,57 саж.). Длина р. Виндавы 250 верстъ. Паденіе на версту 0,171 саж.

На основаніи этого было предположено построить на всей системѣ 41 шлюзъ, а именно: на Виндавѣ 12; на обводномъ каналѣ 10; на соединительномъ 2; на р. Дубиссѣ 17. Нумерація ихъ была сдѣлана отъ раздѣльнаго бьефа въ обѣ стороны: отъ этого пункта до моря 14 шлюзовъ, отъ № 1 до № 14, и отъ этого же пункта по обводному каналу, до устья его въ р. Дубиссу 10, отъ № 1 до № 10, и по р. Дубиссѣ до впаденія ея въ р. Нѣманъ 17 шлюзовъ, отъ № 1 до № 17. Для возможнаго уменьшенія издержекъ предполагалось дать каналу размѣры, соотвѣтствующіе размѣрамъ небольшихъ судовъ, плавающихъ по р. Нѣману, и размѣры судовъ были приняты слѣдующіе: длина 10 саж., ширина 2 саж. Осадба 2 фута 4 дюйма*). Суда эти предполагалось грузить до 2¹/₂ тысячъ пудовъ**).

Вслѣдствіе этого размѣры шлюзовъ были утверждены слѣдующіе: Шлюзы каменные, однокамерные, длина камеры 85 фут., ширина 15¹/₂ фут., безъ верхняго короля, по мысли французскаго инженера Girard'a, такъ что верхнія и нижнія ворота предполагались одной высоты. Самый король предполагалось замѣнить откосомъ, соединяющимъ дно канала съ горизонтомъ дна шлюза. Основанія шлюзовъ, строящихся на сушѣ—бетонныя безъ ростверка, если грунтъ однородный и достаточно твердый. У рѣкъ же всѣ основанія шлюзовъ полагались, безъ исключенія, на сваяхъ. Высота

*) Такъ какъ въ принципѣ постройка канала была рѣшена во чтобы то ни стало, въ высшихъ правительственныхъ сферахъ, и при томъ приходилось соображаться со средствами, какъ видно, очень скудными, а, съ другой стороны, главное управленіе не желало только этимъ мотивировать чрезъ-чуръ малые размѣры каналовъ и сооружений, то были приведены еще слѣдующія причины: 1) малыя суда и легче и дешевле и хотя при подходѣ судовъ большихъ размѣровъ пришлось бы паузить ихъ, но все-таки этотъ расходъ полагался меньшимъ чѣмъ расходъ на постройку канала большихъ размѣровъ; 2) по Нѣману, въ малую воду, суда ходятъ только съ половиннымъ грузомъ; 3) не видно изъ проекта хватить ли водъ для питанія канала большихъ размѣровъ; 4) рѣки, входящія въ составъ сообщенія такъ извилисты, что судамъ большихъ размѣровъ трудно было бы въ нихъ изворачиваться. Изъ дальнѣйшаго изложенія дѣла можно увидѣть, что эти мотивы служили, отчасти, впоследствии, поводомъ и къ упраздненію сообщенія.

**) Рассчитывали, что по системѣ съ Нѣмана можетъ пройти до 1.700.000 пудовъ груза, или до 700 судовъ въ навигацію. Плотовъ многорядныхъ до 750 штукъ. При пропускѣ чрезъ систему предполагалось ихъ пересплавивать, такъ что рассчитывали пропускать до 3.000 двурядныхъ плотовъ въ навигацію.

плюзовъ предполагена, по возможности, одинаковая и напоръ принять около $7\frac{1}{2}$ футовъ.

4) Ширину канала по дну полагалось сдѣлать 29 фут., глубину 5 фут. Въ плоскости горизонта воды канала предполагалось сдѣлать въ откосахъ уступы шириною въ 3 фута, съ уклономъ къ водѣ. Подводный откосъ канала—двойной, такъ что ширина плоскости плаванія, при глубинѣ 5 фут., предполагалось 49 фут. (7 саж.). По всему протяженію канала предполагено было устроить бечевникъ шириною въ 13 фут. и выше горизонта водъ въ каналѣ на 3 фута. Откосы отъ бермъ до бечевника тоже предполагались двойные, такъ что ширина выемки канала въ плоскости бечевниковъ предполагалась 69 фут. Съ внѣшней стороны бечевниковъ полагалось вырыть водоотводныя канавы, шириною по дну и глубиною 1 футъ и шириною поверху 3 фута. Бечевникъ устраивать съ уклономъ въ $\frac{1}{25}$ къ кюветамъ. Выше бечевника откосы выемки полуторныя съ уступами; на 1 саж. высоты уступъ (площадка) въ откосѣ шириною $\frac{1}{2}$ саж. Въ мѣстахъ, гдѣ выемка будетъ превосходить $3\frac{1}{2}$ саж., полагалось ширину бечевниковъ уменьшить до 9 фут. и уступовъ въ плоскости горизонта водъ не дѣлать.

5) Водоудержательныя плотины предполагены были изъ гранитныхъ устоевъ съ шандорными брусьями безъ промежуточныхъ быковъ, но съ однимъ общимъ сводомъ, достаточнымъ для пропуска водъ и съ раздѣленіемъ пролета на части стойками, сообразно съ длиною шандоровъ. Всѣхъ плотинъ предполагалось 11. При плотинахъ полагалось устроить заводы съ вододѣйствующими механизмами. Самая большая плотина предполагалась въ Гольдингенѣ на р. Виндавѣ, такъ какъ тамъ для обхода порога полагалось вырыть обводный каналъ, а всю рѣку запрудить плотиною.

6) Мосты предполагено было дѣлать постоянные, а не подъемные. Причемъ полагали суда для прохода подъ мостами разснащать.

7) Работы по сооруженію сообщенія предполагено было начинать отъ Виндавскаго порта *).

*) Въ вышеупомянутомъ „Annuaire“ помѣщенъ, между прочимъ, слѣдующій восторженный отзывъ о Виндавскомъ каналѣ:

„Достоинъ вниманія, что у м. Бубье будетъ построена мостъ, соединяющій двѣ вѣтви большой дороги, раздѣленной каналомъ. Такимъ образомъ, путешественникъ, прїѣзжающій изъ далекихъ, южныхъ, странъ въ громадная сѣверныя пространства могущественной русской имперіи, будетъ пораженъ, переѣзжая черезъ каналъ, увидѣвъ подъ ногами своими богатства востока и произведенія западнаго края, въ легкихъ баркахъ несущіяся къ Балтійскому морю.“

Главнѣйшія цифры смѣты подполковника Рокассовскаго.

Во время составленія смѣты на сооруженіе виндавскаго сообщенія не требовалось еще составленія детальныя смѣты на каждое сооруженіе отдѣльно. Составлялись смѣты на каждую категорію однородныхъ сооружений **) Привожу цифры нормальной смѣты подполковника Рокассовскаго:

Ст. I. Прокопать соединительный каналъ между рр. Виндавою и Дубиссою и обводный около р. Дубиссы каналъ, а также прокопать боковыя каналы и устроить резервуары—руб. асс.	1.443.030 р. 29 ¹ / ₂ к.
Ст. II. Построить шлюзы: по соединительному каналу 2; по обводному 10; по р. Виндавѣ 12 и по р. Дубиссѣ 17—всего 41, за каждый шлюзъ по 160.022 р. 22 к., на всѣ—руб. асс.	6.560.902 „ 82 „
Ст. III. Построить вододержательныя плотины при 11 шлюзахъ по р. Виндавѣ и при 17 по р. Дубиссѣ, за каждую 75.909 р. 42 ¹ / ₂ к., на всѣ—руб. асс.	2.125.463 „ 90 „
Ст. IV. Построить при всѣхъ шлюзахъ караулки, за каждую по 3.708 р. 61 к., за всѣ—руб. асс.	152.053 „ 1 „
Ст. V. Сдѣлать водоспуски для впуска, удержанія и выпуска воды 18 въ дамбахъ канала у бассейна при мельницѣ Бубье и 6 при резервуарахъ	401.674 „ 79 „
Ст. VI. Углубить прудъ при мельницѣ Бубье для приведенія его въ удобное состояніе для зимовки судовъ, прокопать соединительную канаву для соединенія этого пруда съ каналомъ, сдѣлать каменный водоспускъ въ существовавшей плотинѣ и возвысить ее	40.000 „ — „

**) Въ 1828 году правила технической отчетности были измѣнены и смѣты требовались на каждое сооруженіе и на каждую работу отдѣльно. Вслѣдствіе этого и было предложено произвести повѣрочную нивелировку и составить детальныя проекты и смѣты. Но вслѣдствіе польскаго мятежа работы эти окончены не были.

Ст. VII. Сдѣлать на р. Дубиссъ, выше пруда Бубье, плотину вышиною въ 5 саж., для удержанія водъ Дубиссы во все продолженіе года	125.000 р. — к.
Ст. VIII. Построить чрезъ каналъ на большой почтовой дорогѣ изъ г. Шавли въ г. Тельши мостъ	42.062 „ 33 ¹ / ₄ „
Ст. IX. Сдѣлать прокопы для спрямленія рр. Виндавы и Дубиссы, земляныя работы при шлюзахъ, углубленіе рѣки въ мелкихъ мѣстахъ, вытаскиваніе изъ русла камней, устройство бечевниковъ, вырубка кустарника	972.523 „ 71 ¹ / ₄ „
Ст. X. Машины, копры, инструменты и проч.	118.947 „ 54 „

Всего	11.979.658 р. 40 к.

Смѣта эта была утверждена главнымъ управленіемъ путей сообщенія по журналу совѣта отъ 18 декабря 1824 года, за № 2.304, и 17 апрѣля 1825 г., № 518.

Ассигнованіе суммъ на работы *).

Еще во время разсматриванія проекта и смѣты, главное управленіе обратилось въ Министерство финансовъ объ ассигнованіи въ бюджетъ 1825 года, сверхъ предположенныхъ суммъ по главному управленію, дополнительныхъ авансовъ для работъ по виндавскому сообщенію.

По Высочайше утвержденному, 17 февраля 1825 года, журналу финансоваго комитета, отпущено было на предварительныя работы 100.000 р. асс. и Министръ финансовъ просилъ при этомъ представить въ комитетъ „генеральную смѣту потребныхъ издержекъ, для воображенія пользы оныхъ по всѣмъ отношеніямъ“.

Сто тысячъ, отпущенныя на работы, были израсходованы, конечно, скоро, и 20 іюня 1825 года главноуправляющій опять вошелъ въ комитетъ съ требованіемъ 700 тысячъ рублей и представилъ при этомъ доказательства важности виндавскаго сообщенія.

На это требованіе Министръ финансовъ отвѣтилъ (21 іюля 1825 г., за № 1.744), что Государь Императоръ Высочайше пове-

*) Архивъ главн. управл. д. № 47, IV отд., 1 ст. 1825 г.

лѣтъ соизволилъ необходимыя для сооруженія суммы взять займообразно изъ Заемнаго Банка. При этомъ былъ препровожденъ главноуправляющему для разсмотрѣнія и проектъ Высочайшаго указа о займѣ.

Проектъ Высочайшаго указа о займѣ суммъ, необходимыхъ для сооруженія виндавскаго сообщенія.

Содержаніе проекта указа было слѣдующее:

1) Сверхъ занятыхъ въ 1825 году для виндавскаго сообщенія 100.000 рублей, занять еще 700.000, распорядиться которыми предоставить его королевскому высочеству главноуправляющему путями сообщенія герцогу Александру Виртембергскому.

2) О займѣ суммъ на сооруженіе виндавскаго сообщенія въ слѣдующихъ годахъ дѣлать своевременныя распоряженія по сношенію съ герцогомъ главноуправляющимъ. Сумма займа имѣла простирается до 12.000.000 рублей.

3) Заемъ „учинить на 24-лѣтнихъ банковыхъ правилахъ“. Ежегодная уплата долга банку должна была производиться изъ суммъ Государственнаго казначейства до окончанія сооруженія, а послѣ его окончанія изъ сборовъ за проходъ судовъ по сообщенію. Послѣ же 24 лѣтъ возвращеніе Государственному казначейству долга должно производиться изъ тѣхъ же доходовъ сообщенія только въ видѣ частей капитала, затраченнаго на сооруженіе, безъ присовокупленія процентовъ.

4) Заемъ этотъ считать особою статьею по комиссіи погашенія долговъ.

Послѣ разсмотрѣнія этого проекта устава, главноуправляющій увѣдомилъ Министра финансовъ (3 августа 1825 г., № 1.845), что, соглашаясь вполнѣ съ проектомъ, онъ находилъ бы полезнымъ и необходимымъ, вмѣсто сбора пошлыны (для уплаты долга) за проходъ судовъ по сообщенію, увеличить пошлыны въ Виндавскомъ портѣ на ту сумму, которую предполагалось взимать на Нѣманѣ, на заграничной заставѣ, съ тѣхъ судовъ и плотовъ, которые пожелали бы идти по старому пути, а не на Виндаву.

Изъ дѣлъ не видно, былъ ли проектъ этого указа Высочайше утверждёнъ, но, во всякомъ случаѣ, суммы на сооруженіе сообще-

*Отчужденіе земель *)*.

Для разбора на мѣстѣ препирательствъ и претензій, которыя могли бы возникнуть при отчужденіи земель и строеній подъ сооруженіе сообщенія, главноуправляющій учредилъ двѣ комисіи: одну въ Виленской губ., а другую въ Курляндской.

Курляндская комисія окончила свои дѣла въ 1827 году, виленская въ 1830 г. 2 декабря 1827 года главноуправляющій испрашивалъ Высочайшаго разрѣшенія на удовлетвореніе курляндскихъ владѣльцевъ, а 25 іюля 1830 г. (№ 1.256) совѣтъ главнаго управленія путей сообщенія входилъ въ Совѣтъ гг. Министровъ объ удовлетвореніи виленскихъ владѣльцевъ. Затѣмъ, 9 октября 1830 года (№ 1.803) совѣтъ испрашивалъ разрѣшенія удовлетворить духовныя имѣнія.

Вслѣдствіе этихъ представленій, Высочайше утверждены были положенія Комитета Министровъ **), по которымъ предписано было взять изъ ассигнованнаго займа на сооруженіе видавскаго сообщенія: для уплаты за отчужденныя навсегда земли и строенія у жителей Курляндской губерніи—5.695 р. 94 к., у жителей Виленской губерніи—263.731 р. 18 к. асс. и для удовлетворенія духовныхъ имѣній—19.463 р. 60 к. асс.

Производство работъ. Администрація.

Для лучшаго руководства работами, раскинутыми на 350 верстахъ, подполковникъ Рокассовскій просилъ въ 1825 году раздѣлить всѣ работы на 3 отдѣленія (дирекціи). Затѣмъ, когда, въ 1828 году, работы усилились, то онъ просилъ прибавить еще двѣ дирекціи, для лучшаго наблюденія за работами. Такимъ образомъ, 5 дирекцій существовали до упраздненія работъ ***).

*) Архивъ главн. управл. дд. № 3, 1825 г.; № 126, 1827 г.; № 142, 1828 г., и № 361, 1830 года.

**) 10 п 17 декабря 1827 г.; 13 и 30 сентября 1830 г.; 18 октября и 14 ноября 1830 года.

***) Въ вышеупомянутомъ „Annuaire du corps des Ingénieurs des voies de communication“ я нашелъ списки личнаго состава главнаго управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій, а также личнаго состава управленія работъ видавскаго сообщенія въ 1829 году. Привожу болѣе интересныя выдержки.

Главноуправляющій путей сообщенія и публичныхъ зданій Его Королевское Высочество герцогъ Александръ *Виртембергскій*.

Адъютантъ при Его Королевскомъ Высочествѣ—подполковникъ *Девятинъ*.

Эти пять дирекцій были:

Первая—по р. Виндавѣ отъ самаго города до м. Попелянъ. Директоръ инженеръ-маіоръ *Зеге-фонъ-Лауренбергъ*, въ Гольдингенѣ.

Вторая—отъ м. Попелянъ вверхъ, до устья соединительнаго канала. Директоръ инженеръ-маіоръ *Гене*.

Третья—соединительный и обводный каналы. Директоръ инженеръ-капитанъ *Друри I*.

Четвертая—отъ устья обводнаго канала по р. Дубиссѣ, до впаденія въ нее ручья Луковши. Директоръ инженеръ-капитанъ *Христіановичъ*, въ м. Кренпъ.

Советъ и генераль-инспекторы главнаго управленія.

Генераль-лейтенантъ *Горголи* (старшій генераль-инспекторъ).

Генераль-лейтенантъ *Базенъ*.

Генераль-маіоръ *Бистремъ*.

„ „ *Потье*.

Состоявшая при советѣ коммисія ревизіи отчетовъ.

Предсѣдатель—генераль-лейтенантъ *Горголи*.

Члены: подполковникъ *Полъновъ*.

маіоръ *Фокъ I*.

капитанъ *Ляминъ*.

поручикъ *Матисенъ*.

} Корпуса инженеровъ путей сообщенія.

Коммисія проектовъ и смѣтъ.

Предсѣдатель—генераль-маіоръ *Потье*.

Члены: генер.-маіоръ *Дестремъ*.

полковникъ *Ламе*.

„ *Клаперонъ*.

подполковникъ *Швыковскій*.

Члены: капитанъ *Васильевъ*.

„ *Добронравовъ*.

поручикъ *Нордштейнъ*.

„ *Вильямскій*.

Управленіе работъ виндавскаго сообщенія.

Управляющій—полковникъ *Рокассовскій*.

Директоры и производители работъ корпуса инженеровъ путей сообщенія:

Маіоры: *Зеге-фонъ-Лауренбергъ*.

„ *Феттингъ*.

„ *Линденъ*.

„ *Литвиновскій*.

„ *Пяцовъ*.

Капитанъ *Сталь-де-Голстейнъ*.

„ *Христіановичъ*.

„ *Друри I*.

„ *Феррери I*.

„ *Бъловодскій*.

„ *Славичъ*.

Всего 22 инженера.

Поручки: *Осинскій*.

„ *Гараниъ*.

„ *Каратаевъ*.

„ *Андреевъ*.

„ *Ильинскій*.

„ *Герардтъ*.

„ *Раetskій*.

„ *Ивашевскій*.

„ *Стюартъ I*.

„ *Шилле*.

„ *Сычевскій*.

Пятая—по р. Дубиссѣ, отъ ручья Луковши, до впаденія рѣки Дубиссы въ Нѣманъ. Директоръ инженеръ-маіоръ *Литвиновскій*, въ м. Эпраголы.

На каждомъ почти шлюзѣ, рѣдко на двухъ, кромѣ того, былъ одинъ инженеръ корпуса путей сообщенія оберъ-офицеръ, называвшійся производителемъ работъ. Въ помощь ему давался одинъ или два оберъ-офицера строительнаго отряда путей сообщенія; они завѣдывали матеріалами и вообще хозяйственною частью.

Кромѣ того, для общихъ хозяйственныхъ распоряженій и операцій по сооружеію виндавскаго сообщенія, былъ учрежденъ особый экономическій комитетъ, помѣщавшійся сначала въ м. Шавляхъ (нынѣ уѣздный городъ), а послѣ въ г. Ригѣ. Въ 1836 году этотъ комитетъ былъ упраздненъ, а дѣла его были переданы въ учрежденное въ томъ же году правленіе V округа.

Рабочія силы *).

Главноуправляющій предполагалъ произвести почти работы по сооружеію сообщенія военными командами отъ тѣхъ частей, которыя имѣли наряжаться для этой цѣли главнымъ штабомъ.

Вслѣдствіе этого были затребованы отъ подполковника Рокассовскаго **) свѣдѣнія о необходимомъ количествѣ нижнихъ чиновъ для работъ. Подполковникъ Рокассовскій, въ декабрѣ ***) 1824 года, отвѣтилъ, что для начала работъ онъ полагалъ бы необходимымъ нарядить 6.000 человекъ, которыми и предполагалъ произвести работъ на 500.000 руб. ассигн. Это предположеніе было одобрено главнымъ управленіемъ и принято въ соображеніе при распредѣленіи войскъ, назначенныхъ въ 1825 году на работы по вѣдомству

Помощники производителей работъ и техники.

Строительнаго отряда корпуса путей сообщенія:

Поручики: <i>Зальманъ.</i>	Прапорщики: <i>Зворыкинъ.</i>
" <i>Бислаковскій.</i>	" <i>Феррери 2.</i>
Подпоручики: <i>Тиденъ 1.</i>	" <i>Клестеръ.</i>
" <i>Горемыкинъ.</i>	" <i>Розендорфъ.</i>
" <i>Кутузовъ.</i>	" <i>Фокъ 2.</i>
Прапорщики: <i>Мейеръ.</i>	" <i>Бериманъ.</i>
" <i>Винтеръ.</i>	" <i>Акемуръ.</i>
" <i>Болле.</i>	
Всего 15 техниковъ.	

*) Архивъ главн. управл. д. № 845, 1835 г.

**) Преди. отъ 23 дек. 1824 г., № 456.

***) Рапортъ отъ 24 дек. 1824 г., № 322.

путей сообщенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, предписано *) было подполковнику Рокассовскому приготовить дѣло такъ, чтобы войска немедленно послѣ прихода могли быть распредѣлены по работамъ сообщенія и во время работъ руководствоваться Высочайше утвержденнымъ положеніемъ о работахъ для военныхъ поселеній.

Въ апрѣлѣ 1825 года **) подполковникъ Рокассовскій представилъ въ главное управленіе на утвержденіе росписаніе работъ, предполагаемыхъ къ производству въ 1825 г., и составленную имъ дислокацію 20 батальоновъ, имѣвшихъ прибыть на линію работъ къ 15 мая.

Работы были начаты спускомъ воды у мельницы Бубье и осушкою болотъ, прилегавшихъ къ раздѣльному бьефу. Но нижніе чины работали не особенно усердно, и притомъ во время работъ въ сырыхъ мѣстахъ заболѣвали, такъ что военное начальство просило избавить ихъ отъ такихъ трудныхъ работъ. Вслѣдствіе этого, главноуправляющій предписалъ ***) для земляныхъ работъ въ болотистыхъ мѣстахъ, для приготовленія извести, для кузнечныхъ работъ и пр. брать вольнонаемныхъ рабочихъ. Этимъ распоряженіемъ подполковникъ Рокассовскій и объяснилъ передержку въ смѣтныхъ суммахъ, такъ какъ въ смѣтахъ работы предполагалось производить нижними чинами.

Вслѣдствіе такого распоряженія, въ 1828 году на работы была назначена только одна дивизія, что вовсе не соответствовало ни суммамъ, назначеннымъ по смѣтамъ того года, ни успѣху работъ. Поэтому подполковникъ, Рокассовскій просилъ †) разрѣшенія отдать земляныя работы съ торговъ. Совѣтъ главнаго управленія одобрилъ и утвердилъ ††) это предположеніе и распорядился о производствѣ торговъ въ с.-петербургскомъ экономическомъ комитетѣ. Послѣ окончанія торговъ, Департаментъ путей сообщенія командировалъ члена с.-петербургскаго экономическаго комитета, титулярнаго совѣтника Лейтенстона, въ августѣ 1829 года, въ Витебскую губернію для хозяйственнаго найма рабочихъ. Лейтенстонъ и дѣлалъ всѣ нужныя по этому предмету распоряженія въ 1829 и 1830 годахъ, до прекращенія работъ во время польскаго мятежа.

Нижніе чины во время работъ получали 35—37 коп. мѣдью за исполненіе дневнаго урока. Унтеръ-офицеры 20 коп. мѣдью.

*) Предписаніе отъ 16 янв. и 26 марта 1825 г., №№ 125 и 673.

**) Рапортъ отъ 28 марта 1825 г., № 121, и отъ 14 апрѣля, № 137.

***) Предписаніе отъ 20 декабря 1827 г., № 479.

†) Рапортъ отъ 12 ноября 1828 г., № 2.173.

††) Журналь отъ 14 декабря 1829 г., № 3.495.

Вольнонаемныхъ камнетесцовъ было на каналѣ до 1.500 чел., которымъ платили за 1 кв. футъ обыкновенной тески 2 руб. асс., а за тщательную теску 3 руб. асс. Въ 12 час. времени 3 камнетеса обтесывали обыкновенною теской 4 кв. фут. и тщательною 2 $\frac{1}{2}$ кв. фут.

Матеріалы. Заготовленіе гидравлической извести.

Для опредѣленія гидравлическихъ свойствъ извести, обжигаемой изъ добываемыхъ на мѣстѣ работъ каменныхъ породъ, подполковникъ Рокассовскій распорядился, въ августѣ 1825 года, произвести надлежащіе опыты. Но до 1827 г. ни къ какимъ результатамъ эти опыты не привели и поэтому онъ обратился *), въ февралѣ 1827 года, въ главное управленіе съ просьбою поручить специалистамъ изслѣдовать этотъ вопросъ, причемъ присланы были и образцы каменныхъ породъ, добываемыхъ на мѣстѣ. Производство опытовъ было поручено инженеръ-подполковникамъ Ламе и Клаперону. Результаты опытовъ 10 августа подполковникъ Ламе сообщилъ подполковнику Рокассовскому съ приложеніемъ формулы для опредѣленія гидравлическихъ свойствъ извести и средствъ добывать гидравлическую известь изъ каждой породы камня, находящагося или на мѣстѣ работъ канала, или вблизи его. Лучшая известь получалась въ м. Шадово, въ имѣніи Роппа.

Заготовленіе камня для шлюзовъ, плотинъ и другихъ сооруженій.

Для построекъ по виндавскому сообщенію предполагалось употреблять камень, находящійся въ изобиліи на мѣстѣ работъ. Это былъ булыжникъ большихъ размѣровъ. Для опредѣленія степени его годности для гидротехническихъ сооруженій, произведены были опыты по способу Вика, производившему подобные опыты въ Швейцаріи, при работахъ въ 1819 году.

Въ октябрѣ **) 1825 года, подполковникъ Рокассовскій просилъ разрѣшенія ставить на каменные работы лучшихъ солдатъ изъ полковъ, подъ руководствомъ опытныхъ каменщиковъ и дикарщиковъ. Но главноуправляющій находилъ ***) это предположеніе неудобнымъ и предпочелъ для этой цѣли сформировать особый военно-рабочій батальонъ вѣдомства путей сообщенія, о чемъ тогда же было сдѣлано распоряженіе по дежурству корпуса путей сообще-

*) Рапортъ отъ 5 февраля 1827 г., № 137.

**) Рапортъ отъ 23 окт. 1825 г., № 733.

***) Предписаніе отъ 22 дек. 1825 г., № 2.862.

нія *). Но формированіе новаго батальонашло чрезвычайно медленно, а работы, между тѣмъ, не терпѣли отлагательства. Вслѣдствіе этого главноуправляющій поручилъ **) подполковнику Рокассовскому производить до сформированія новаго батальона камнетесныя работы вольнонаемными каменщиками, на поставку которыхъ были произведены торги въ С.-Петербургѣ, Ригѣ и Митавѣ, и заключены, съ утвержденія главнаго управленія, контракты. Когда поставленные подрядчиками камнетесы приступили къ работамъ, то оказалось, что они никакъ не могутъ выработать своего дневнаго урока, опредѣленнаго урочнымъ положеніемъ для крѣпостныхъ работъ. Урочное положеніе было составлено на основаніи опытовъ, произведенныхъ маіоромъ Рейхелемъ, и имъ руководствовались при составленіи всѣхъ смѣтъ на постройку виндавскаго сообщенія. Вслѣдствіе этого, главноуправляющій предписалъ ***) подполковнику Рокассовскому произвести опыты въ большихъ размѣрахъ надъ тескою булыжника. Опыты эти производились въ теченіи лѣта 1826 года и о результатахъ сравненія ихъ съ урочнымъ положеніемъ было донесено †) главноуправляющему, съ присовокупленіемъ разцѣнки на различную обтеску булыжнаго камня.

Коммисія проектовъ и смѣтъ ††) нашла, что разница между урочнымъ положеніемъ и опытами подполковника Рокассовскаго можетъ происходить или отъ пріемовъ рабочихъ и ихъ способности къ работѣ, или отъ величины булыжника. Кромѣ того, по урочному положенію, основанному на опытахъ маіора Рейхеля, предполагалось каждую булыгу раскалывать на три части, вслѣдствіе чего получались три камня, изъ которыхъ два имѣли по одной и одной двѣ довольно правильныя плоскости, не требующія грубой тески. При работахъ же на виндавскомъ водяномъ сообщеніи камней такой величины найти нельзя было, и приходилось каждую булыгу обтесывать по 5-ти плоскостямъ. Вслѣдствіе этого главноуправляющій предписалъ †††) при шлюзныхъ работахъ руководствоваться

*) Это учрежденіе впоследствии преобразовано въ штабъ корпуса путей сообщенія, а въ послѣднее время въ Департаментъ общихъ дѣлъ Министерства путей сообщенія.

**) Предписаніе отъ 15 и 22 марта 1826 г., № 641 и 711, вслѣдствіе журнала совѣта главнаго управленія отъ 11 февраля 1826 г., № 216.

***) Предписаніе отъ 2 и 21 июля 1826 г., за №№ 1.792 и 2.111.

†) Рапортъ отъ 16 февраля 1827 г., № 213.

††) Записка отъ 23 февраля 1827 г., № 35.

†††) Предписаніе главноуправляющаго отъ 28 марта 1827 г., № 485, вслѣдствіе

опытами подполковника Рокассовскаго, а при мостовыхъ—урочнымъ положеніемъ, такъ какъ послѣднее и было составлено, не предполагая таковой тщательной тески, каковая необходима при шлюзныхъ работахъ. Раньше же этого главноуправляющій распорядился о сдачѣ всѣхъ камнетесныхъ работъ съ подряда сдѣльно. Торги на этотъ подрядъ были произведены въ С.-Петербургскомъ комитетѣ 28 февраля 1827 года.

Въ мартѣ же полковникъ князь Голицынъ подалъ герцогу Александру Виртембергскому прошеніе, заключавшееся въ томъ, чтобы работы эти сдать ему, изъявляя при этомъ готовность „уступить въ пользу казны“ 50.000 рублей.

Вслѣдствіе такого оборота дѣла, главноуправляющій приказалъ *) заключить съ княземъ Голицынымъ контрактъ на производство при постройкѣ 20 шлюзовъ 11 плотинъ всѣхъ камнетесныхъ работъ. Контрактъ былъ заключенъ 24 марта 1827 года.

Впослѣдствіи, князь Голицынъ, съ разрѣшенія **) главноуправляющаго, передалъ свой контрактъ купцамъ Никольскому и Молчанову. Тѣ же купцы, вмѣстѣ съ купцомъ Чупятовымъ, взяли по тѣмъ же цѣнамъ, съ согласія ***) главноуправляющаго, всѣ камнетесныя работы на всемъ виндавскомъ сообщеніи.

Кромѣ булыжника, для сооруженій частью употреблялся и гранитъ, добывавшійся въ Шавельскомъ уѣздѣ, въ имѣніи Мокржецаго, въ двухъ верстахъ отъ канала. Гранитъ этотъ былъ четырехъ родовъ: лучшій—сѣраго цвѣта, потомъ—стальнаго, послѣ—бѣлаго, и, наконецъ, краснаго. На ломкѣ грубую теску производили малымъ зубиломъ. Чистую теску дѣлали молоткомъ, не тяжеле 1 фунта. Это, конечно, не была шлифовка, но все-таки это была такая тщательная теска, что для того, чтобы различить швы въ кладкѣ, нужно было обливать кладку водою.

Выдѣлка кирпича.

Выдѣлку кирпича производило самое управленіе работъ, съ разрѣшенія †) главноуправляющаго. Для наблюденія за выдѣлкою были назначаемы оберъ-офицеры строительнаго отряда корпуса путей сообщенія.

*) Предписаніе с.-петербургскому экономическому комитету отъ 5 марта 1827 г., № 498.

**) Предписаніе тому же комитету отъ 4 мая того же года, № 1.125.

***) Предписаніе тому же комитету отъ 7 мая, 3 окт., 17 окт., 25 ноября 1827 г., №№ 2.850, 2.058, 2.434 и 2.835, и 15 марта 1828 г., № 585.

†) Предписаніе отъ 7 мая 1826 г., № 1.198.

Лѣсной матеріалъ.

При составленіи смѣтъ предполагалось лѣсъ брать изъ казенныхъ дачъ съ уплатою только попенныхъ денегъ. Но все требуемое количество лѣса не могло быть доставлено такимъ способомъ и поэтому пришлось заготовлять лѣсъ хозяйственнымъ образомъ изъ частныхъ дачъ. Такая заготовка лѣса производилась до учрежденія Шавельскаго экономическаго комитета, въ 1829 году, которому и была передана вся хозяйственная часть работъ.

Жельзо.

Желѣзные подѣлки поставлялъ заводчикъ Бердъ, въ С.-Петербурѣ.

Машины.

Для выкачиванія воды употреблялись архимедовы винты, которые приводились въ движеніе или людьми, или лошадьми.

Для земляныхъ работъ подъ водою употреблялись самыя усовершенствованныя землечерпательныя машины того времени.

Копры для забивки свай употреблялись обыкновенные съ коннымъ приводомъ.

*Прекращеніе работъ *).*

Начатыя въ 1825 году работы по сооруженію виндавскаго сообщенія производились очень успѣшно; особенно успѣшно работы подвигались въ 1829 году, не смотря на громадныя трудности, которыя приходилось преодолевать. Главныя затрудненія были, во-первыхъ, необыкновенно высокія воды того года и, во-вторыхъ, необыкновенно мокрый грунтъ на раздѣльномъ бьефѣ, почти плывучій песокъ. Фундаменты для шлюзовъ на р. Виндавѣ были почти всѣ заложены, такъ что предстояло начинать кладку. Подготовительныя работы предполагалось производить и зимою, такъ что весною 1830 года предполагалась постройка шлюзовъ по соединительному каналу и по р. Дубиссѣ. Земляныя работы тоже подвинулись, такъ какъ труднѣйшія были сданы крупнымъ подрядчикамъ.

Но въ 1831 г. въ Литвѣ, а также и въ мѣстахъ виндавскаго сообщенія вспыхнуло возстаніе, вслѣдствіе чего главноуправляющій путями сообщенія предписалъ полковнику Рокассовскому, 2 апрѣля 1831 года (№ 527), работы прекратить и отложить ихъ до 1832 года. На то же время положено было отсрочить и контракты по подрядамъ и поставкамъ.

*) Архивъ главн. управл. дд. №№ 547 и 550—1831 г., №№ 597 и 616—1832 г.

Открыта подписка на 1888 годъ

НА ЖУРНАЛЪ

МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Съ 1-го января 1888 года журналъ Министерства путей сообщенія, состоявшій изъ двухъ частей: „Указателя правительственныхъ распоряженій по Министерству“ и „Инженера“, выходитъ еженедѣльно подъ общимъ наименованіемъ: „журналъ Министерства путей сообщенія“.

Подписная цѣна на 1888 годъ.

Съ доставк. въ Петербургъ и пересылкою во всѣ города Россійской Имперіи:	Безъ пересылки и доставки:	Съ пересылкою за границу:
На годъ . . . 12 р.	На годъ . . . 10 р. 50 к.	На годъ . . . 16 р.
На полгода . . . 8 »	На полгода 7 » — »	На полгода . . . 10 »

Подписка на „журналъ Министерства путей сообщенія“ принимается: въ Канцеляріи Министра п. с.—въ зданіи Министерства. Фонтанка 99 и въ книжномъ магазинѣ комисіонера Министерства *Н. Г. Мартынова* — Невскій пр., д. № 46.

Подписныя деньги могутъ быть высылаемы и представляемы по желанію, или въ спеціальную кассу Канцеляріи Министра п. с., или въ мѣстныя казначейства, для причисленія къ спеціальнымъ средствамъ Министерства п. с. въ „суммы по изданію журнала Министерства путей сообщенія“, въ Канцелярію же, въ послѣднемъ случаѣ, должны быть присылаемы только квитанціи во взносѣ сихъ денегъ.

За **перемѣну** адреса платится 30 к., а за переходъ городскихъ подписчиковъ въ иногородные 1 рубль.

Жалобы на неполученіе какого-либо нумера „журнала Министерства путей сообщенія“ препровождаются своевременно въ Канцелярію Министра п. с., съ приложеніемъ удостовѣренія мѣстной почтовой конторы въ томъ, что № дѣйствительно не былъ полученъ конторой. По распоряженію почтоваго вѣдомства, жалобы должны быть сообщаемы не позже полученія слѣдующаго нумера.

Редакція помѣщается въ зданіи Института инженеровъ путей сообщенія Императора Александра I.

Тамъ же продолжается подписка на оставшееся незначительное число экземпляровъ 1887 года.

Завѣдывающій изданіемъ и редакторъ **Н. Сытенко.**

ТЕХНИЧЕСКАЯ КОРРЕСПОНДЕНЦІЯ.

По поводу статьи г. фонъ-Вендриха, „Примѣрный расчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскихъ перевозокъ“.

Милостивый государь,
г. Редакторъ!

Въ журналѣ, № 44, Министерства путей сообщенія помѣщена замѣтка за подписью М. С., по поводу статьи г. фонъ-Вендриха: *Примѣрный расчетъ потребнаго количества вагоновъ для воинскаго движенія, примѣняясь къ положенію о перевозкѣ войскъ въ Германской Имперіи, Австро-Венгріи и Франціи.* По поводу этой замѣтки въ интересахъ истины, мы считаемъ необходимымъ высказать слѣдующее:

1. Означенная замѣтка оспариваетъ необходимость учрежденія общаго центрального бюро (учрежденіе правительственное) для взаимодѣйствія всѣхъ мѣстныхъ контрольныхъ бюро, вѣдающихъ пользованіемъ вагонами въ группахъ желѣзныхъ дорогъ.

Между тѣмъ, обращаясь къ опыту бывшей мобилизаціи въ 1876 году, мы видимъ, что всѣ распоряженія по перевозкѣ войскъ сосредоточивались въ особомъ *Временно-исполнительномъ комитетѣ* по передвиженію войскъ желѣзными дорогами и водою.

При этомъ этотъ комитетъ состоялъ при главномъ штабѣ, подъ предсѣдательствомъ завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ имперіи, съ участіемъ директора Департамента желѣзныхъ дорогъ Министерства путей сообщенія.

Такимъ образомъ, мы видимъ ту связь, которая должна была существовать между двумя Министерствами по принятію всѣхъ мѣръ и распоряженій для успѣшнаго исполненія военныхъ перевозокъ.

Но, независимо распоряженій по перевозкѣ войскъ во время самой мобилизаціи, требуются многочисленныя и очень разнообразныя подготовительныя работы, которыя, съ одной стороны, касаются Военнаго Министерства, съ другой стороны—Министерства путей сообщенія и подвѣдомственныхъ ему желѣзныхъ дорогъ и, притомъ, имѣютъ такую тѣсную связь, что требуютъ полного взаимодѣйствія и совмѣстной работы въ мирное время.

Имѣя въ виду, что таковыя работы должны основываться на матеріалѣ, доставляемомъ дорогами въ Министерство путей сообщенія и имъ провѣряемомъ, то казалось бы цѣлесообразнѣе въ мирное время поручить ихъ Министерству путей сообщенія съ участіемъ представителей Военнаго министерства.

Во время мобилизаціи 1876 года, вышесказанный Временно-исполнительный комитетъ не имѣлъ въ своемъ распоряженіи того центрального органа, который г. фонъ-Вендрихъ называетъ центральнымъ бюро *), по примѣру нынѣ дѣйствующей организаціи **) въ Западной Европѣ для коммерческаго и военнаго движенія, такъ равно и не существуетъ онъ въ Россіи, при Министерствѣ путей сообщенія и до настоящаго времени.

Въ періодъ мобилизаціи 1876 г., вслѣдствіе неимѣнія положительныхъ данныхъ о ежедневномъ распредѣленіи вагоновъ, движеніи воинскихъ и другихъ поѣздовъ и отсутствія общаго плана утилизаціи вагоновъ по цѣлой сѣти, массы подвижнаго состава были сосредоточены на нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ узлахъ. Чтобы разобраться и распредѣлить подвижной составъ по потребностямъ линій, освободить желѣзнодорожные узлы отъ загроможденія вагонами и паровозами, Временно-исполнительный комитетъ издалъ приказъ циркулярною телеграммой по всѣмъ дорогамъ о пріостановкѣ мобилизаціи на цѣлыхъ три дня въ самый горячій періодъ подготовительныхъ работъ къ войнѣ (ноябрь 1876 года).

Такое положеніе привело тогда же къ сознанію о необходимости урегулированія эксплуатаціи подвижнаго состава и централизаціи свѣдѣній о состояніи такового во всякое данное время.

Желѣзныя дороги, послѣ останова мобилизаціи на 3 дня, по

*) Намъ кажется, что упоминаемый комитетъ и долженъ бы служить тѣмъ *Бюро*, о которомъ говоритъ г. фонъ-Вендрихъ, заимствовавшій наименование „Бюро“ изъ иностранной организаціи.

**) Согласно статьи г. фонъ-Вендрихъ, „обзоръ системъ военно-желѣзнодорожныхъ организацій въ Германіи, Австро-Венгріи и Франціи—№ 8 и № 9 Инженернаго журнала за 1887 годъ“.

требованію комитета, два раза въ сутки телеграфировали о состояніи подвижнаго состава. Но такъ какъ дѣло это не было своевременно, въ мирное время, организовано, то и не могло принести желаемыхъ результатовъ. Между тѣмъ, на это обстоятельство было обращено вниманіе въ 1872, 1873 и 1874 годахъ.

Если подобный безпорядокъ случился при частной мобилизаціи арміи и въ войнѣ съ второстепенною державою, то ясно, къ чему можетъ повести повтореніе сего обстоятельства при полной всеобщей мобилизаціи всѣхъ вооруженныхъ силъ имперіи.

Поэтому, ясно, что Временно-исполнительный комитетъ или другое, ему подобное, съ другимъ наименованіемъ учрежденіе должно имѣть такой органъ или желѣзнодорожный штабъ въ военное время, который бы имѣлъ твердую почву, хорошо подготовленную и оборудованную въ мирное время, чтобы съ полнымъ успѣхомъ исполнить свое важное назначеніе въ то время, когда Военное министерство является хозяиномъ-администраторомъ и отвѣтственнымъ лицомъ за неупѣхъ кампаніи.

2. Изъ отчета трудовъ съѣзда гг. членовъ Императорскаго русскаго техническаго общества въ Москвѣ 1882 г. выяснилась ясно, какъ по заявленію инженеровъ Василевскаго, Горчакова, такъ и на основаніи приведенныхъ данныхъ въ представленномъ г. фонъ-Вендрихомъ (который на съѣздѣ не присутствовалъ) докладѣ, предпочтительность системы срочнаго возврата передъ существующею у насъ, въ Россіи, системой обмѣна вагона на вагонъ.

Считаемъ полезнымъ привести нижеслѣдующую выписку изъ отчета бывшихъ заявленій того именно лица (управляющій Московско-брестскою дорогою, инженеръ П. П. Василевскій), которое имѣло случай на практикѣ въ Россіи, на Варшаво-вѣнскаго дорогѣ, ознакомиться съ заграничною системою срочнаго возврата.

„Количество порожнихъ вагоновъ объясняется преобладающимъ количествомъ грузовъ въ одномъ направленіи, чѣмъ въ другомъ, и задача администраціи дороги состоитъ въ томъ, чтобы утилизировать какъ можно лучше вагоны, чтобы какъ можно меньше шло пустыхъ вагоновъ. Мнѣ кажется, срочный возвратъ не только что не препятствуетъ, но даетъ возможность администраціи еще лучше распоряжаться вагонами. Я приведу слѣдующій примѣръ: если, положимъ, груза идетъ въ одну сторону 25.000.000 пудовъ, а въ другую 10.000.000, слѣдовательно, на 15.000.000 пудовъ меньше.

„Если у васъ срочный возвратъ вагоновъ, то вы будете заготавливать вагоновъ столько, сколько у васъ груза; тогда какъ при

обмѣнѣ вагона на вагонъ вамъ нужно имѣть *излишнее* число вагоновъ для баланса съ сосѣдними дорогами на передаточныхъ станціяхъ. Это самое и происходитъ на тѣхъ дорогахъ, которыя имѣютъ нѣсколько передаточныхъ станцій и сношенія съ разными группами. При срочномъ возвратѣ существуетъ контроль и дорога не зависитъ отъ произвола служащихъ. Но повторяю, мой взглядъ на систему срочнаго возврата, какъ на дающую возможность пользоваться подвижнымъ составомъ наилучшимъ образомъ и *не зависящую отъ произвола служащихъ*“.

Въ послѣднемъ засѣданіи того же съѣзда (1882 г.), послѣ непродолжительныхъ преній, присутствующіе согласились въ нижеслѣдующемъ:

1) Согласно мнѣнію докладчика (г. фонъ-Вендрихъ), но съ соблюденіемъ приведенныхъ ниже въ п. 3-мъ условій, ввести *систему срочнаго возвращенія вагоновъ* какъ для взаимныхъ сношеній между группами, такъ и для сношеній группъ съ дорогами внѣгруппными, а изъ вагоновъ желѣзныхъ дорогъ каждой группы образовать *одну паркъ*, для общаго этихъ дорогъ пользованія вагонами и безъ измѣненія принадлежности каждой дорогѣ ея вагоновъ.

2) Также согласно мнѣнію докладчика, *учредить общее центральное бюро* для контролированія пользованія *чужими вагонами*, при взаимныхъ сношеніяхъ между группами и при сношеніяхъ группъ съ внѣгруппными дорогами, а *въ группахъ учредить контрольныя бюро* для контролированія пользованія чужими вагонами на дорогахъ своей группы.

3) Сроки возврата вагоновъ изъ предѣловъ одной группы въ другую установить по обоюдному соглашенію въ зависимости мѣстныхъ и другихъ условій.

Къ такому же рѣшенію вопроса о пользованіи вагонами пришли послѣ продолжительнаго опыта въ Западной Европѣ, а учрежденіемъ вышеприведенныхъ бюро достигли не только сокращенія въ количествѣ потребныхъ вагоновъ, уменьшенія заказа новаго подвижнаго состава, но и большихъ сбереженій въ эксплуатаціонныхъ расходахъ въ теченіи всего мирнаго времени, когда производится коммерческое движеніе, не говоря уже о той незамѣнимой пользѣ ихъ въ военное время, что доказано опытами войнъ 1866, 1870—1871 и 1877—1878 годовъ.

Изъ того, что было сказано и что еще болѣе будетъ развито въ нижеслѣдующемъ, оказывается, что центральное бюро необходимо при всякой системѣ пользованія вагонами, коль скоро большинство

дорогъ сѣти имѣють одинаковую ширину колеи и, притомъ, желаютъ этимъ преимуществомъ воспользоваться для своихъ коммерческихъ и въ особенности стратегическихъ цѣлей, для которыхъ государство производитъ милліонныя затраты, а потому, чтобы ихъ сдѣлать производительными и уменьшить расходы эксплуатаціи по должной утилизаціи вагоновъ, врядь ли стоимость содержанія бюро, занятаго живымъ дѣломъ, а не канцелярскимъ, составитъ *безцѣльный переводъ денегъ*, какъ то полагаетъ авторъ замѣтки М. С.; таковымъ можетъ быть только излишній эксплуатаціонный расходъ, вызываемый безконтрольностью желѣзнодорожнаго хозяйства, что мы имѣемъ въ настоящее время на многихъ частныхъ русскихъ дорогахъ.

3. Необходимость учрежденія центрального и мѣстныхъ бюро для цѣлей коммерческихъ и стратегическихъ подробно выяснена г. фонъ-Вендрихомъ въ его обширномъ докладѣ вышесказанному съѣзду въ Москвѣ 1882 г.; кромѣ того, въ особой его статьѣ, помѣщенной въ №№ 8 и 9, 1887 г., Инженернаго журнала: *Обзоръ системъ военно-желѣзнодорожныхъ организацій въ Германіи, Австро-Венгріи и Франціи*; сверхъ того, въ статьѣ „Примѣрный расчетъ“ также наглядно выяснено, что Военному министерству въ военное время, когда оно является совмѣстно съ Мипистерствомъ путей сообщенія распорядителемъ движенія по цѣлой сѣти, необходимо имѣть хорошо оборудованный и подготовленный спеціальныи органъ, опираясь на который оно могло бы дѣлать какъ всѣ распоряженія, такъ и контролировать успѣшность воинскаго движенія, такъ какъ составленіе плановъ перевозки одно дѣло, а приведеніе ихъ въ дѣйствіе и фактическое ихъ исполненіе подверженное многимъ непредвидѣннымъ случайностямъ—другое дѣло. Въ Западной Европѣ подлежація министерства находятъ крайне полезнымъ и въ мирное время, путемъ вагонныхъ бюро, слѣдить за ходомъ коммерческаго движенія, дабы предупреждать разные безпорядки по движенію грузовъ, залежамъ и проч., и не считаютъ расходы на бюро безцѣльными. Наконецъ, статья „Примѣрный расчетъ“ не имѣла въ виду привести доказательства изъ военной исторіи (въ періодъ желѣзныхъ дорогъ) о необходимости бюро, такъ какъ ея авторомъ уже это было сдѣлано какъ въ вышеприведенныхъ статьяхъ, такъ въ № 2, февральской книгѣ, Инженернаго журнала за 1877 г., „Желѣзныя дороги въ военномъ отношеніи“, а потому, если бы г. М. С. слѣдилъ за этою литературою, онъ не сдѣлалъ бы упрека г. фонъ-Вендриху, о бездоказательности,

будто бы, приводимой имъ необходимости бюро для стратегическихъ цѣлей.

4. Авторъ замѣтки, М. С., говоря о таблицѣ № 1, „указывающей численность командъ, станціи отправленія (посадки), назначенія (высадки), ранній срокъ отправленія и самый поздній обязательный срокъ прибытія чиновъ на станцію назначенія“, составляющей основаніе для разсчета потребнаго количества подвижнаго состава для перевозки, сомнѣвается въ существованіи такового заданія, и потому считаетъ работу г. фонъ-Вендриха, основанную на этихъ, будто бы, неизвѣстныхъ данныхъ, академическою работою безъ практическаго значенія.

Намъ кажется излишнимъ доказывать, что такковыя данныя существуютъ и для Россіи, и врядъ ли Военное министерство могло бы управлять дѣломъ мобилизаціи чиновъ призыва для комплектованія воинскихъ частей и самымъ сосредоточеніемъ войскъ, не имѣя точныхъ данныхъ, откуда, куда и въ какой численности должны быть доставлены: люди, лошади, снаряженіе, провіантъ и прочее.

Если бы этого небыло, то тѣмъ болѣе вопросъ, поднятый г. фонъ-Вендрихомъ его таблицею № 1, приобретаетъ особую важность для успѣха всей перевозки по желѣзнымъ дорогамъ и заслуживаетъ обращенія должнаго вниманія. Въ доказательство возможности и важности въ заранѣ составленномъ точномъ планѣ перевозки, служатъ ссылки на дѣйствующія нынѣ положенія о перевозкѣ войскъ въ Западной Европѣ, гдѣ точно и подробно разъяснены главный принципы управленія всякими воинскими перевозками по цѣлой сѣти дорогъ, состоящей въ томъ, чтобы потребными вагонами снабжать только станціи (дороги) отправленія, а отнюдь не всѣ дороги слѣдованія, то-есть, дороги отправленія, попутныя (промежуточные) и оконечныя (назначенія), какъ это практиковалось въ Россіи въ виду системы обмѣна вагона на вагонъ. Изъ статьи г. фонъ-Вендриха и его разсчета явствуетъ вся аномалія такого способа въ Россіи и его невыгодность во всѣхъ отношеніяхъ, выражающаяся въ требованіи громаднаго излишка вагоновъ и воинскихъ приспособленій (около 40%) противъ системы заграничной, и сопряженный съ этимъ излишній пробѣгъ и простой вагоновъ, а равно громадный денежный расходъ.

Затѣмъ авторъ замѣтки, М. С., полагаетъ, что при движеніи воинскихъ поѣздовъ безъ перегрузки, система срочнаго возврата не представляетъ преимуществъ передъ системою обмѣна вагона на вагонъ.

Но изъ такого заключенія видно, что авторъ, М. С., не обратилъ достаточнаго вниманія на тѣ подробные расчеты, таблицы и графики, которые приведены г. фонъ-Вендрихомъ для выясненія положенія оборота воинскихъ поѣздовъ по цѣлой сѣти дорогъ, между данными дорогами отправленія и назначенія, изъ которыхъ по каждому дню мобилизаціи видна дѣятельность или работа узловыхъ станцій по приему и передачѣ поѣздовъ (табл. № 5) и та разница въ пользу заграничной системы, которая разсматриваетъ коммуникаціонную линію, состоящую изъ многихъ дорогъ, какъ одно цѣлое, требующая общаго плана и урегулированія движенія съ полною точностью, безъ требованія бесполезной ежедневной гоньбы въ оба направленія одинаковаго числа вагоновъ, хотя бы данныя дороги въ нихъ не нуждались. На это уже указывалъ инж. П. П. Василевскій, какъ это было выше изложено. Кромѣ того, требованіе ежедневнаго равномернаго обмѣна по роду вагоновъ потребовало бы таковаго же соотвѣтствующаго приспособленія вагоновъ для перевозки войскъ на цѣлой сѣти дорогъ безъ всякаго расчета вызываемаго потребностью перевозки того или другаго рода войскъ. Изъ приведеннаго примѣра движенія отдѣльныхъ эшелоновъ съ боковыхъ линій въ какіе-либо мобилизаціонные дни ясно видна бесполезность и убыточность равномернаго обмѣна. Поэтому, система обмѣна вагона на вагонъ *совершенно непримѣнима при воинскихъ перевозкахъ*. Чтобы сказали намъ, если бы мы предложили большому какому-либо существующему обществу (Юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ), составившемуся изъ 3-хъ разныхъ линій, производить теперь непремѣнно равномерный обмѣнъ по каждому передаваемому поѣзду съ I на II участокъ, тогда какъ вагоны по выгрузкѣ на II участкѣ потребовались бы на III участокъ, а мы бы, для удержанія принципа обмѣна вагона на вагонъ, все-таки послали бы на I участокъ и лишили бы вагоновъ III участокъ.

Изъ дебатовъ московскаго съѣзда 1882 г. видно, что П. П. Василевскій на замѣчаніе, что русская система удобна по своей простотѣ, отвѣтилъ: „Простота еще не есть доказательство качества системы: можетъ быть и очень просто — и очень скверно“.

Изъ вышеизложеннаго видно, что заграничная система устанавливаетъ взаимодѣйствіе, порядокъ и экономію по утилизаціи вагонами по цѣлой сѣти дорогъ, что крайне важно для военнаго движенія и, притомъ, оно менѣе обременяетъ службу узловыхъ станцій (смотри табл. 5). Мы слышимъ, что и теперь, при коммерческомъ движеніи, дороги принуждены часто отступать отъ основнаго принципа об-

мѣна, по неисполнимости равномѣрнаго обмѣна вагоновъ по роду, и входятъ въ частныя соглашенія по принципу срочнаго возврата или взаимной помощи вагонами.

Во время бывшей мобилизаціи 1876 г., предположенія о приготовленіи воинскихъ (приспособленныхъ) поѣздовъ на каждой линіи на основаніи системы обмѣна, въ виду недостатка вагоновъ извѣстнаго рода и воинскихъ приспособленій, дороги были вынуждены входить самостоятельно, даже безъ разрѣшенія военнаго начальства, въ полюбовныя соглашенія о круговомъ оборотѣ воинскихъ поѣздныхъ составовъ, разумѣется, безъ обмѣна вагонами, то-есть, же той взаимной естественной помощи вагонами, которая такъ наглядно проведена въ расчетахъ г. фонъ-Вендриха, и предлагается ввести въ группахъ.

Въ заключеніе необходимо указать на то, что авторъ замѣтки, М. С., не совсѣмъ точно охарактеризовалъ предложеніе г. фонъ-Вендриха, представивъ его въ видѣ абсолютной системы срочнаго возврата; оно, какъ это видно на стр. 13 его статьи, состояло въ томъ, чтобы изъ вагоновъ разныхъ дорогъ составить общіе вагонные парки, управленіе которыми возложить на особыя контрольныя бюро или какое-либо управленіе дороги, какъ довѣренное лицо отъ всѣхъ участниковъ. Причемъ это соединеніе административное, а не финансовое. Обо всемъ этомъ авторъ замѣтки М., С., умолчалъ, между тѣмъ это самое существенное. Вліяніе же финансоваго сліянія отдѣльныхъ линій въ крупныя общества по отношенію утилизаціи вагоновъ всѣми признается очень выгоднымъ.

Такимъ образомъ, совокупность нѣсколькихъ дорогъ (группа вагонная, а не тарифная) составитъ какъ бы одно желѣзнодорожное общество, вагонами которыхъ ежедневно распоряжается одно бюро. Взаимодѣйствіе же всѣхъ бюро или общее пользованіе вагонами по цѣлой сѣти достигается организаціею центральнаго бюро. Всѣ эти бюро слѣдятъ за тѣмъ, чтобы вагоны работали производительно, чтобы они въ срокъ нагружались, выгружались, отправлялись и имѣли бы меньше такъ называемаго мертваго времени, т. е. простаю.

Въ этомъ и заключается главное достоинство заграничной системы, т. е. срочной работы вагоновъ и ежедневнаго ихъ распредѣленія по станціямъ, въ зависимости заявленныхъ требованій, въ предѣлахъ большой группы, съ уничтоженіемъ системы обмѣна вагоновъ между дорогами одной группы. Черезъ это послѣдуетъ значительное сокращеніе числа порожнихъ вагоновъ, собранныхъ непроизводительно на передаточныхъ станціяхъ на случай могущаго

послѣдовать обмѣна. Такимъ образомъ, при заграничной системѣ центръ тяготѣнія порожнихъ запасныхъ вагоновъ находится не на передаточныхъ станціяхъ, а на тѣхъ главныхъ, гдѣ предвидится большое грузовое движеніе, а потому сокращается непроизводительный порожній пробѣгъ и простой вагоновъ, а слѣдовательно, дороги приобрѣтаютъ для грузоваго движенія болѣе свободныхъ вагоновъ.

Статья г. фонъ-Вендриха поясняетъ расчетомъ, что для одной и той же перевозки русская система обмѣна вагоновъ требуетъ 1,64 болѣе вагоновъ, чѣмъ система заграничная.

Со временемъ, съ привитіемъ этой системы, возможно изъ центральнаго бюро, при посредствѣ мѣстныхъ бюро (по группамъ), ежедневно распредѣлять вагоны по цѣлой сѣти, слѣдовательно, ихъ задерживать на тѣхъ станціяхъ или группахъ, гдѣ ожидается движеніе грузовъ и между тѣмъ нѣтъ требованій въ другихъ концахъ сѣти. Этою мѣрою уменьшится тотъ непроизводительный пробѣгъ порожнихъ чужихъ вагоновъ изъ одной группы въ другую, который является при системѣ срочнаго возврата.

То-есть, другими словами, при упорядоченіи пользованія вагонами въ группахъ, возможно перейти къ системѣ общаго вагоннаго парка всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, но не по системѣ обмѣна вагона на вагонъ, а при правильномъ распредѣленіи и строгомъ контролѣ работы вагоновъ, выработанныхъ за границею, какъ это было выше сказано.

Въ настоящемъ 1887 г. семь главныхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, обнимающихъ всю Швейцарію, по добровольному соглашенію учредили центральное вагонное бюро, которое черезъ посредство 11-ти промежуточныхъ инстанцій (главныя станціи въ малыхъ группахъ) распредѣляетъ всѣ вагоны и производитъ денежные расчеты между всѣми участниками. Главное основаніе расчета: 1) уплата въ общую кассу платы за пробѣгъ вагоновъ и другихъ сборовъ и 2) распредѣленіе этого дохода пропорціонально наличности вагоновъ на дорогахъ.

Изъ всего вышеизложеннаго ясно, что полной экономической утилизаціи вагоновъ и сбереженія расходовъ можно достигнуть только при посредствѣ бюро или спеціальнаго комитета. При этомъ всегда можно гарантировать интересы участниковъ по снабженію ихъ вагонами въ той пропорціи, которая имъ принадлежитъ по праву, то-есть, численности ихъ вагоннаго парка или по состоявшемуся между ними полюбовному соглашенію.

Въ военное время всѣ дороги или группы должны представлять

одно нераздѣльное цѣлое въ административномъ смыслѣ, въ особенности по пользованію цѣлыми воинскими, санитарными и другими поѣздами и отдѣльными вагонами. Слѣдовательно, взаимодействие дорогъ между собою, управленіе движеніемъ поѣздовъ и вагоновъ, контроль ихъ службы должны быть въ однѣхъ рукахъ, то-есть, исходить изъ одного центра при посредствѣ промежуточныхъ инстанцій (мѣстныхъ бюро комисій), и чѣмъ таковыхъ будетъ менѣе, тѣмъ оно лучше для воинскаго движенія. Но несомнѣнно, что устраивать подобную организацію во время войны поздно и трудно; для этого нужно спокойствіе и продолжительный навыкъ.

Сказанное подтверждается на практикѣ въ Германіи; такъ, въ 1881 г. было одно центральное и 8 мѣстныхъ бюро, давшія блистательные результаты; теперь, съ октября 1887 г., лишь одно центральное при 4-хъ мѣстныхъ.

Согласно отчету Reichs-Eisenbahn-Amt'a, въ 1886 г., за исключеніемъ: Баваріи, Саксоніи, Виртемберга и Бадена, было въ эксплуатаціи 27.912 километровъ желѣзныхъ дорогъ и 201.513 товарныхъ вагоновъ. При равномерномъ распредѣленіи на 4 группы, получимъ въ каждой среднимъ числомъ: 1) 6.978 кил. дорогъ и 2) 50.378 вагоновъ, или на километръ сѣти товарныхъ вагоновъ 7,22 вагона. Союзныя (4) государства образуютъ особыя мѣстные бюро, имѣютъ вмѣстѣ около 49.000 вагоновъ. Пользованіе вагонами между союзными государствами (мѣстными бюро), производится по системѣ срочнаго возврата вагоновъ (взаимной помощи).

Наконецъ, мы можемъ добавить, что положеніе о венгерскомъ бюро (General-Evidenz-Bureau) въ Будапештѣ, о которомъ упоминаетъ г. фонъ-Вендрихъ, теперь утверждено министромъ путей сообщенія Bagoss, по инициативѣ котораго, для лучшей теоретической подготовки желѣзнодорожныхъ служащихъ, въ предстоящую зиму между намѣченными темами для лекцій отведено почтенное мѣсто вопросу о пользованіи вагонами по цѣлой сѣти дорогъ, причемъ за лучшія сочиненія будетъ выдана премія въ 500 гульд. Это обстоятельство свидѣтельствуетъ о сознаніи нашими сосѣдями важности этого предмета во всѣхъ отношеніяхъ.

Александровъ.

ЕКАТЕРИНИНСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Движеніе и сборъ за октябрь мѣсяцъ 1887 года.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ октябрѣ мѣсяцѣ.	За 10 мѣсяц. 1887 г.	Въ октябрѣ мѣсяцѣ.	За 10 мѣсяц. 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинск. чины и арест.	15.530 ч.	117.027 ч.	16.916 87	132.598 14
Багажъ и грузы большой скор.	{ 12.289 п. 387 шт.	{ 57.696 п. 434 шт.	{ 3.053 02	{ 11.484 62
Частные грузы малой скорост.	{ 5.620.216 п. 1.156 шт.	{ 47.826.986 п. 7.945 шт.	{ 246.037 78	{ 2.184.100 25
Служебныя перевозки . . .	—	—	—	—
	Итого . . .		266.007 67	2.328.183 01
Дополнительные сборы			14.134 36	116.453 02
Разныя статьи дохода			3.902 73	24.503 49
	Всего . . .		284.044 76	2.469.139 52
Въ 1886 году			214.428 88	1.855.686 54
Въ текущемъ году: болѣе			69.615 88	613.452 98
менѣе			—	—

(Оффициально).

Полѣвскія желѣзныя дороги.

Движеніе и сборъ за октябрь мѣсяцъ 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
	Въ октябрѣ мѣсяцѣ.	За 10 мѣсяц. 1887 г.	Въ октябрѣ мѣсяцѣ.	За 10 мѣсяц. 1887 г.
			РУБ. К.	РУБ. К.
Пассажиры, воинск. чины и арест.	54.586 ч.	456.135 ч.	49.198 20	409.891 48
Багажъ и грузы больш. скор.	15.820 п.	113.114 п.	3.185 78	20.480 83
Частные грузы малой скорости	2.212.570 „	13.632.125 „	125.280 49	777.067 38
Служебныя перевозки	435.951 „	4.087.891 „	7.542 23	68.691 97
	Итого . . .		185.206 70	1.276.131 66
Дополнительные сборы			13.199 03	94.428 39
Разныя статьи дохода			1.631 73	14.094 57
	Всего . . .		200.037 46	1.384.654 62
Въ 1886 году			104.625 11	736.918 48
Въ текущемъ году: болѣе			95.412 35	647.736 14
менѣе			—	—

(Оффициально).

О Б Ъ Я В Л Е Н І Я .

Д В И Ж Е Н І Е И С Б О Р Ъ по **Тамбовско-козловской желѣзной дорогѣ** за октябрь мѣсяць 1887 года.

	Перевезено:		Выручено:	
			руб.	коп.
Пассажировъ	11.709	чел. на	8.756	81
Багажа	2.849	пуд. " "	380	39
Сѣвпнаго товара	5.680	" " "	537	11
Товаровъ малой скорости	1.960.090	" " "	52.582	81
Прочихъ сборовъ			3.182	39
		Всего . .	65.439	51
		Въ октябрѣ 1886 г. было . . .	79.395	90 ¹ / ₄
		Въ октябрѣ 1887 г. менѣе на . .	13.956	39 ¹ / ₄
		Съ 1-го января по 1-е ноября 1887 г.	738.783	61
		За то же время 1886 г.	617.674	06 ¹ / ₄
		Въ 1887 году выручено болѣе на . .	121.109	54³/₄

Д В И Ж Е Н І Е И С Б О Р Ъ по **Орѣбургской желѣзной дорогѣ** за октябрь мѣсяць 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
			р.	к.
Пассажировъ и воинскихъ чиновъ	34.657	чел.	36.332	52
Багажа и товаровъ большой скорости	7.231 ¹⁰	пуд.	1.101	30
Товаровъ малой скорости	2.108.609	" "	159.849	32
Разныхъ сборовъ			2.137	84
		Итого . . .	199.420	98

Съ 1 января по 1 ноября 1887 г.

	ПЕРЕВЕЗЕНО:		ВЫРУЧЕНО:	
Пассажирскихъ и воинскихъ чиновъ	280.157	чел.	} 2.510.215	45
Разнаго груза	29.299.880 ¹⁰	пуд.		
Разныхъ сборовъ				

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ДВИЖЕНІЕ ПО МОРШАНСКО-СЫЗРАНСКОЙ Ж. Д.
за октябрь мѣсяць 1887 года.

	Перевезено:	Выручено:	
		РУБ.	К.
Пассажировъ и воинскихъ чиновъ	44.664 чел.	51.881	25
Разнаго груза и багажа	2.544.467 ¹ / ₂ пуд.	141.179	94
Пштучныхъ предметовъ	2.989 шт.	16.203	42
Разныхъ доходовъ		10.220	07
Итого въ октябрѣ 1887 г.		219.484	68
" " " 1886 "		259.994	69
Сравнительно выручено менѣе .		40.510	01

Всего съ 1 января по 1 ноября 1887 г.

	Перевезено:	Выручено:	
		РУБ.	К.
Пассажировъ	327.588 чел.	2.555.945	31
Разнаго груза	30.579.911 ³ / ₄ пуд.		
За то же время въ 1886 году		2.484.112	34
Выручено болѣе		71.832	97

МОСКОВСКО-БРЕСТСКАЯ ЖЕЛ. ДОР.

Движеніе и сборъ за октябрь 1887 г.

	Перевезено:	Выручено:	
		РУБ.	КОВ.
Пассажировъ	99.476 чел.	150.390	19 ¹ / ₂
Багажа	18.683 пуд.	7.137	72 ¹ / ₂
Товаровъ большой скорости	22.502 "	10.690	02
Товаровъ малой скорости	9.100.174 "	745.355	79 ¹ / ₂
Прочіе сборы		24.217	46
Итого въ октябрѣ мѣсяцѣ 1887 г.		937.791	19 ¹ / ₂
За тотъ же мѣсяцъ 1886 г.		908.380	29
Сравнительно перевыручено		29.410	90 ¹ / ₂

Съ 1 января по 1 ноября 1887 г.

Выручено	9.499.363	57 ¹ / ₂
Въ то же время 1886 года	8.027.848	42
Сравнительно перевыручено	1.471.515	15 ¹ / ₂

ОБЪЯВЛЕНИЯ.

Московско-курская желѣзная дорога.

(503 версты).

Въ теченіи октября мѣсяца 1887 года выручено:

	РУБ.	К.
За пассажировъ и багажъ	201.577	94
„ провозъ разнаго груза и проч. сборъ	961.029	99
Всего въ теченіи октября мѣсяца 1887 г.	1.162.607	93
Противъ октября 1886 г. мѣнѣ	1.199	25
Съ 1 января по 1 ноября 1887 г.	9.970.558	95
Противъ 1886 года болѣе	896.416	18

ДВИЖЕНІЕ И ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ

Варшавско-тереспольской желѣзной дороги

за октябрь мѣсяць 1887 года.

	РУБ.	К.
1) За провозъ 39.647 пассажировъ	48.608	95 ¹ / ₂
2) „ „ 2.029.743 пудовъ товаровъ	104.173	55
3) Разные доходы	989	99
Итого	153.772	49¹/₂
Въ октябрѣ 1886 г. доходъ составлялъ	193.775	94
Затѣмъ въ октябрѣ 1887 г. мѣнѣ на	40.003	44¹/₂
или на 20,64%		
Съ 1-го января по 1-е ноября 1887 г. доходъ составлялъ	1.643.671	87
Въ теченіи того же времени 1886 г. было дохода	1.665.723	77 ¹ / ₂
Затѣмъ въ 1887 году доходъ уменьшился на	22.051	90¹/₂
или на 1,32%		

ОБЩЕСТВО МОРШАНСКО-СЫЗРАНСК. ЖЕЛ. ДОР.

Правленіе общества Моршанско-сызранской желѣзной дороги имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что вторичное обыкновенное общее собраніе, состоявшееся 12 сего ноября, постановило:

Утвердить смѣту доходовъ и расходовъ по эксплуатаціи дороги на 1888 г.

Избрало въ члены комисіи для обрѣзизованія отчета правленія по эксплуатаціи дороги за 1887 г. А. Э. Зноско-Боровскаго, И. А. Маннъ и А. А. Риттеръ.

ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА

Московско-ярославской жел. дор.

Тарифъ на свинець и цинкъ (шпіаутерь) не въ дѣлѣ и въ дому, по 4 в. съ пуда за все разстояніе провоза, продолжень впродъ до измѣненія.

ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ ОБЩЕСТВА
Московско-курской желѣзной дороги.

На происходившемъ 16 ноября сего года обыкновенномъ общемъ собраніи гг. акціонеровъ общества:

1) Утверждена смета прихода и расхода по эксплуатаціи дороги на 1888 г. въ суммахъ, по приходу 10.840.000 рублей и по эксплуатаціонному расходу 5.192.263 р. 25 к.

и 2) Избраны въ члены ревизіонной комисіи: И. А. Ляминъ, Ф. Ю. Бостаиджогло, Н. И. Мамонтовъ, А. А. Назаровъ и И. К. Прове.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Грязе-царицынской желѣзной дороги

доводитъ до свѣдѣнія отправителей о выпускѣ спеціальнаго тарифа на перевозку съ 1 декабря 1887 года нефти и нефтяныхъ продуктовъ, наливомъ, въ вагонахъ-цистернахъ Грязе-царицынской дороги и въ допущенныхъ къ движенію по этой дорогѣ вагонахъ-цистернахъ частныхъ отправителей со станціи Соляная Пристань Грязе-царицынской желѣзной дороги до станціи Рязско-вяземской желѣзной дороги, черезъ Грязи-Елецъ.

Тарифъ этотъ можно получить въ правленіяхъ обществъ, управленіяхъ и на станціяхъ участвующихъ въ тарифѣ желѣзныхъ дорогъ.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Грязе-царицынской желѣзной дороги

доводитъ до свѣдѣнія отправителей объ изданіи новыхъ спеціальныхъ тарифовъ на перевозку, съ 1 декабря 1887 года впредь до отмѣны, нефти и нефтяныхъ продуктовъ, наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ Грязе-царицынской желѣзной дороги и въ допущенныхъ къ движенію по Грязе-царицынской желѣзной дорогѣ вагонахъ-цистернахъ частныхъ отправителей со станціи: Соляная Пристань и Грязи Грязе-царицынской желѣзной дороги и со станціи Домнино Орловско-грязской желѣзной дороги:

№ 17—до станціи Екатерининской желѣзной дороги.

№ 18—на Мариупольскій участокъ Донецкой желѣзной дороги.

№ 19—на участки Знаменка-Елисаветградъ и Знаменка-Николаевъ Харьковско-николаевской желѣзной дороги.

Тарифы эти изданы 4-мъ дополненіемъ къ тарифу на перевозку товаровъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ III группы и къ сборнику особыхъ и спеціальныхъ табличныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ III группы, которые можно получать въ правленіяхъ обществъ и управленіяхъ дорогъ, участвующихъ въ перевозкѣ по названнымъ тарифамъ, а также и въ конторѣ сѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ III группы.

Настоящими тарифами, со времени введенія ихъ въ дѣйствіе, отмѣняются всѣ дѣйствовавшіе до этого срока тарифы на нефть и нефтяные продукты, установленные въ направленіи къ упомянутымъ въ сихъ тарифахъ пунктамъ.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА БОЛЬШУЮ

ЕЖЕДНЕВНУЮ ПОЛИТИЧЕСКУЮ, ЛИТЕРАТУРНУЮ И ОБЩЕСТВЕННУЮ ГАЗЕТУ

(БЕЗЪ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЦЕНЗУРЫ)

„МИНУТА“

1888. — ГОДЪ ИЗДАНІЯ ВОСЬМОЙ — 1888.

Въ 1888 году газета „МИНУТА“ будетъ выходить большими листами, ежедневно, по прежней программѣ.

Редакція газеты „МИНУТА“ ставитъ себѣ задачею, въ наступающемъ году, дать своимъ читателямъ ежедневную газету, полную живаго интереса, помѣщая, одновременно съ другими изданіями, на своихъ страницахъ, въ краткомъ изложеніи, всѣ важнѣйшія правительственныя и частныя сообщенія, руководящія статьи по всѣмъ, вызывающимъ вниманіе общества вопросамъ, какъ внутренней, такъ и иностранной жизни. Кромѣ того, въ наступающемъ году всѣ отдѣлы, посвященныя городской жизни, будутъ значительно увеличены и въ общемъ газета „МИНУТА“ дастъ своимъ читателямъ массу всевозможныхъ извѣстій и разнаго интереснаго литературнаго матеріала для чтенія.

Въ портфель редакціи для будущаго года имѣется нѣсколько оригинальныхъ романовъ изъ современной столичной жизни, между прочимъ, одинъ романъ изъ театральныхъ сферъ, который захватываетъ собою событія послѣднихъ дней.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА ЕЖЕДНЕВНОЙ ГАЗЕТЫ „МИНУТА“

Безъ доставки:

На годъ 6 р. 50 к.—На 6 мѣс. 3 р. 75 к.

Съ доставк. на домъ въ С.-Петербургѣ:

На годъ 8 руб.—На 6 мѣс. 4 р. 75 к.

Съ пересылкою во всѣ города Россіи:

На годъ 9 р.—На 6 мѣс. 5 р.

За границу:

На годъ 17 руб.—На 6 мѣс. 9 р.

Городскіе подписчики, живущіе за чертою города, согласно новому распоряженію почтамта, вносятъ подписную цѣну, какъ иногородніе.

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

60.00