

16987

ЮГО-ЗАПАДНЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.



18852

Историческо-экономическій очеркъ.

Составилъ

П. АНДРЕЕВЪ,

Коммерческій Агентъ Управленія дорогъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ:

Девять таблицъ и карта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.



КІЕВЪ.

Типографія С. В. Кульженко, Ново-Елисавет. ул., с. домъ, № 4.
1896.



16987

18852



ЮГО-ЗАПАДНЫЯ ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Историческо-экономическій очеркъ.

Составилъ

П. АНДРЕЕВЪ,

Коммерческій Агентъ Управленія дорогъ.

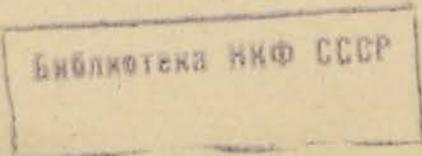
ПРИЛОЖЕНІЯ:

Девять таблицъ и карта Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.



КІЕВЪ.

Типографія С. В. Кульженко, Ново-Елисавет. ул., с. домъ, № 4.
1896.



К



80170

Печатано по распоряженію г. Начальника Юго-Западных
желѣзныхъ дорогъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Страница.

I.	Историческій очеркъ постройки рельсовыхъ путей, входящихъ въ сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.	
	1) Первоначальныя предположенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Новорос- сін и Юго-Западномъ краѣ	1
	2) Одессо-Балтская и Балто-Елисаветградская желѣзныя дороги	10
	3) Кіево-Балтская дорога	34
	4) Одесская желѣзная дорога	36
	5) Кіево-Брестская дорога	40
	6) Бресто-Граевская дорога	45
	7) Бендеро-Галацкая дорога	47
	8) Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	51
	а) Уманскія вѣтви	68
	б) Новоселицкія вѣтви	69
	в) Бѣльская вѣтвь	71
	г) Кременецкая вѣтвь	73
II.	Итоги эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за время съ 1880 по 1895 годъ.	
	1) Развѣтіе путей Юго-Западныхъ дорогъ	78
	2) Валовой доходъ, расходъ и чистый доходъ	79
	3) Пассажирское движеніе	85
	4) Багажъ, товары и посылки малой скорости	88
	5) Грузы малой скорости	89
III.	Юго-Западныя желѣзныя дороги къ 1 января 1895 года	91

П Р И Л О Ж Е Н І Я:

№ 1.	Развѣтіе путей Юго-Западныхъ дорогъ	114
№ 2.	Валовая выручка, расходъ и чистый доходъ за время съ 1880 по 1894 г. включительно	116
№№ 3 и 4.	Пассажирское движеніе за то же время	118
№ 5.	Распредѣленіе валовой выручки по главнѣйшымъ статьямъ доходовъ за время съ 1880 г. по 1894 г.	122
№ 6.	Перевозка багажа и товаровъ большой скорости и выручка отъ перевозки этихъ грузовъ за время съ 1880 г. по 1894 г.	124
№ 7.	Перевозка грузовъ малой скорости, поштучныхъ предметовъ и животныхъ за время съ 1880 г. по 1894 г.	126
№ 8.	Движеніе главнѣйшихъ грузовъ за время съ 1880 г. по 1894 г.	128
№ 9.	Время открытія для движенія отдѣльныхъ участковъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ	132



Источники.

При составлені настоящаго очерка составитель пользовался слѣдующими матеріалами и источниками:

- 1) Дѣла Центрального Архива Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ г. Кіевѣ.
 - 2) Отчеты по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ:
 - а) Одессо-Балтской.
 - б) Балто-Елисаветградской.
 - в) Кіево-Балтской.
 - г) Кіево-Брестской.
 - 3) Отчеты по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ:
 - а) Одесской.
 - б) Кіево-Брестской.
 - в) Бресто-Граевской.
 - г) Юго-Западныхъ.
 - 4) А. А. Головачевъ. Желѣзныя дороги въ Россіи. (Сборникъ государственныхъ знаний В. П. Безобразова. Томы IV—VIII).
 - 5) И. С. Блюхъ. Русскія желѣзныя дороги относительно доходовъ и расходовъ эксплуатаціи, стоимости провоза и движенія грузовъ. С.-П.Б. 1875 г.
 - 6) И. С. Блюхъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи. С.-П.Б. 1878 года.
 - 7) А. А. Скальновскій. Біографія Одесской желѣзной дороги (Труды Одесскаго Статистическаго Комитета 1866 г.).
-





I.

Историческій очеркъ постройки рельсовыхъ путей, входящихъ въ сѣтъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

1) Первоначальныя предположенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Новороссіи и Юго-Западномъ краѣ.

Въ тридцатыхъ годахъ настоящаго столѣтія Новороссійскій генералъ-губернаторъ князь М. С. Воронцовъ обратилъ вниманіе на необходимость улучшенія путей сообщенія на югѣ Россіи и возбудилъ ходатайство объ отпускѣ суммъ на устройство шоссейныхъ дорогъ, указывая, что прежде всего необходимо приступить къ устройству шоссе отъ Одессы до Елисаветграда и Кременчуга, такъ какъ въ этомъ направленіи слѣдуетъ большая часть товаровъ, идущихъ въ Одессу и обратно. На это ходатайство, какъ видно изъ письма министра финансовъ графа Е. Ф. Канкринна на имя князя М. С. Воронцова, отъ 10 мая 1836 года за № 2188, Императоръ Николай Павловичъ изволилъ отвѣтить: „Полагаю, что устройство желѣзной дороги будетъ и лучше, и полезнѣе всего: надо опредѣлить только откуда ее начать“.

Приведенную резолюцію Императора Николая I слѣдуетъ считать первымъ предположеніемъ о проведеніи желѣзной дороги на югѣ Россіи. Знаменательно, что эта резолюція появилась за долго до признанія въ Западной Европѣ высокой важности и значенія желѣзныхъ дорогъ. У насъ, въ Россіи, въ то время только было приступлено къ постройкѣ Царскосельской желѣзной дороги, а о Николаевской еще не было и рѣчи ¹⁾.

Письмо графа Канкринна, которымъ сообщался взглядъ Императора Николая на дѣло улучшенія путей сообщенія побудило князя Ворон-

¹⁾ Уставъ Общества Царскосельской жел. дороги Высочайше утвержденъ 21 марта 1836 г.; къ постройкѣ Царскосельской дороги приступлено весною того-же 1836 г. Высочайшее повелѣніе о постройкѣ Николаевской дороги послѣдовало 1 февраля 1842 г.; лѣтомъ того-же 1842 г. было приступлено къ производству изысканій.

цова заняться вопросом о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Изъ Бельгій былъ вызванъ съ этою цѣлью инженеръ Зиберъ; на изученіе мѣстности, производство изысканій, собираніе разнаго рода свѣдѣній и статистическихъ данныхъ ушло семь лѣтъ и только въ 1844 году князь М. С. Воронцовъ вошелъ съ новымъ ходатайствомъ „о необходимости принять самыя рѣшительныя мѣры къ предупрежденію важныхъ послѣдствій для нашей торговли отъ соперничества придунайскихъ портовъ“. Князь Воронцовъ пришелъ къ заключенію о цѣлесообразности постройки конножелѣзныхъ дорогъ и въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ писалъ, что „отъ поощренія устройства сѣти желѣзно-конныхъ дорогъ въ нашихъ степяхъ, которыя, сближая разстоянія, скоростью, правильностію и дешевизною провоза, поставили-бы насъ въ возможность не бояться никакого соперничества на иностранныхъ рынкахъ, зависитъ будущность торговли нашего южнаго края“. Однако, когда ходатайство князя Воронцова было повергнуто министромъ финансовъ графомъ Канкринимъ на окончательное воззрѣніе Императора Николая Павловича, то Его Величество изъявилъ желаніе, **„чтобы при сооруженіи просимой желѣзной дороги дать ей такое устройство, чтобы оно могло въ послѣдствіи послужить для паровознаго сообщенія“.**

Приведенныя наиболѣе раннія извѣстія о первыхъ предположеніяхъ относительно постройки желѣзныхъ дорогъ на югѣ Россіи весьма характерны. Князь Воронцовъ проситъ о постройкѣ шоссе, но Императоръ Николай I признаетъ необходимымъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ; князь Воронцовъ отъ шоссе переходитъ къ конно-желѣзнымъ дорогамъ, а Императоръ Николай остается при своемъ прежнемъ мнѣніи о необходимости для Россіи паровыхъ желѣзныхъ дорогъ. Нельзя при этомъ не напомнить, что резолюцію Императора Николая Павловича никоимъ образомъ нельзя объяснить характеромъ докладовъ по сему предмету со стороны министра финансовъ графа Канкринна. Послѣдній, какъ извѣстно, былъ противникомъ желѣзныхъ дорогъ; онъ называлъ ихъ „болѣзною времени“ и по его словамъ „желѣзныя дороги годны только для того, чтобы уничтожать капиталы“. „Желѣзныя дороги“ говоритъ Канкринъ: „усиливаютъ склонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто и безъ того весьма свойственную нашему вѣку, выманивая при этомъ излишнія со стороны публики издержки“¹⁾.

¹⁾ Наши государственные и общественные дѣятели. Сочиненіе автора „Современной Россіи“. Спб. 1890 г. стр. 431.

Въ 1844 году князь Воронцовъ приступилъ къ проектированію желѣзныхъ дорогъ. Принявъ за окончанный пунктъ южныхъ дорогъ Одессу, а за центръ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ Москву, онъ намѣчалъ слѣдующія направленія: прежде всего онъ находилъ необходимымъ построить двѣ линіи общимъ протяженіемъ 300 верстъ; первую отъ Одессы до сел. Парканъ (болгарская колонія противъ Бендеръ) на р. Днѣстрѣ, а вторую отъ Одессы до лежащаго при впаденіи р. Синюхи въ Бугъ, г. Ольвіополя, чрезъ который въ то время слѣдовали товарные транспорты, направлявшіеся изъ Кіевской и Подольской губерній въ Одессу. Въ дальнѣйшемъ князь Воронцовъ предлагалъ вести желѣзную дорогу на Кременчугъ, Полтаву и Харьковъ, дабы современемъ достигнуть Москвы. вмѣстѣ съ тѣмъ князь Воронцовъ находилъ нужнымъ построить вѣтвь отъ Ольвіополя до Балты протяженіемъ въ 90 верстъ для привлеченія въ Одессу произведеній Волынской губерніи и части Подольской, удаленной отъ р. Днѣстра.

Въ теченіе 1846 и 1847 гг. инженеръ Зиберъ произвелъ изысканія между Одессой и Ольвіополемъ и составилъ проектъ желѣзной дороги въ одинъ путь; при длинѣ въ 172 версты строительная стоимость таковой была исчислена въ 11.530,000 руб. серебр. или по 67.035 руб. верста. Этотъ проектъ съ соображеніями о дальнѣйшей постройкѣ дорогъ въ указанныхъ выше направленіяхъ былъ представленъ княземъ Воронцовымъ Государю Императору въ 1850 году, въ бытность Его Величества въ Севастополѣ. Проектъ, какъ отвѣчавшій взглядамъ Императора Николая Павловича на дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ, былъ благосклонно принятъ Его Величествомъ и переданъ на разсмотрѣніе вызваннаго изъ Англіи повѣреннаго компани Фоксъ и Гендерсонъ инженера Виньоля¹⁾. Послѣдній въ 1852 году далъ заключеніе, что дорога проектирована не вполне удовлетворительно, что слѣдуетъ избѣгать Кременчуга, гдѣ мостъ и дамбы поглотятъ многіе милліоны, а глубокіе овраги, болота и пески на пути отъ Кременчуга до Полтавы и далѣе по направленію къ Харькову вызовутъ необходимость постройки плотинъ и насыпей. Однако, въ 1852 году взглядъ на дѣло сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы до Москвы измѣнился, инженеръ Виньоля былъ принятъ въ Петербургѣ весьма холодно, противникомъ проекта выступилъ главноуправляющій путями сообщенія и публичными зданіями графъ П. А. Клейнмихель и на этомъ дѣло остано-

¹⁾ Сынъ строителя кіевского цѣпного моста.

вилось. Начавшаяся затѣмъ война 1853—56 гг. обратила все вниманіе и всѣ капиталы Россіи на военныя надобности.

По вступленіи на престолъ Императора Александра II, князь Воронцовъ пріѣхалъ въ Москву на коронацію и здѣсь лично велъ переговоры съ новымъ главноуправляющимъ путями сообщенія К. В. Чевкинымъ о необходимости постройки желѣзной дороги отъ Москвы до Одессы. Въ то время положеніе наше было таково, что о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на средства государственнаго казначейства нечего было и думать. Ликвидация расходовъ военного времени поглощала всѣ средства государственнаго казначейства, страна была наводнена кредитными билетами и вообще финансы наши находились въ весьма печальномъ состояніи. Между тѣмъ, въ общество проникло сознаніе о необходимости улучшенія путей сообщенія какъ въ видахъ охраны государства отъ внѣшнихъ враговъ, такъ и для поднятія экономическаго положенія страны. Въ то время, когда происходило объясненіе по вопросу о постройкѣ желѣзной дороги отъ Одессы до Москвы князя М. С. Воронцова съ К. В. Чевкинымъ, у послѣдняго уже былъ свой проектъ постройки рельсовыхъ путей въ Россіи на иностранные капиталы. Еще до своего назначенія главноуправляющимъ путями сообщенія К. В. Чевкинъ, путешествуя за границей, познакомился съ знаменитыми банкирами второй имперіи братьями Перейра и увидѣлъ ихъ дѣятельность въ области желѣзнодорожнаго строительства. Поэтому когда Перейры вмѣстѣ съ Гоппе и Берингомъ выступили съ предложеніемъ объ образованіи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, то К. В. Чевкинъ поддержалъ ихъ предложеніе и 28 января 1857 года были Высочайше утверждены: „Положеніе объ основныхъ условіяхъ для сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“ и „Уставъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“. Обществу была предоставлена постройка 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, въ число которыхъ была включена линія отъ Москвы до Феодосіи. Основаніемъ для включенія этой линіи въ сѣть отданныхъ Главному Обществу дорогъ была мысль прорѣзать Россію рельсовымъ путемъ отъ Москвы до береговъ Чернаго моря. Подобный рельсовый путь въ то время не имѣлъ за собою никакихъ данныхъ, предположеніе о постройкѣ его было основано исключительно на теоретическихъ соображеніяхъ и не оправдывалось экономическими и торговыми нуждами Россіи, такъ какъ нашъ главнѣйшій торговый пунктъ на Черномъ морѣ—Одесса—оставался въ сторонѣ. Дорога на югъ отъ Москвы въ Крымъ и не была, какъ извѣстно,

построена Главнымъ Обществомъ, но самый фактъ включенія этой линіи въ уставъ Главнаго Общества замедлилъ соединеніе Одессы съ Московскою рельсовымъ путемъ.

Однако потребность въ постройкѣ желѣзной дороги отъ Одессы на сѣверъ сказывалась на столько сильно, что со времени возникновенія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ прошло едва два мѣсяца, какъ уже возникла русская компанія для постройки желѣзной дороги отъ Одессы до Кіева. Во главѣ этой компаніи стояли: графъ А. В. Адлербергъ, графъ Голенищевъ-Кутузовъ, графъ Лубенскій, графъ А. А. Ржевусскій, князь С. Долгорукій, князь Л. Кочубей, подпоручикъ Бенкендорфъ, гг. Ротмистръ и Софроновъ. Кромѣ того, въ дѣлѣ принимали участіе въ качествѣ учредителей инженеръ Марченко и нѣсколько купцовъ. Компанія заручилась содѣйствіемъ англійскаго торговаго дома Томсонъ Бонаръ и К^о. и просила разрѣшенія образовать акціонерное общество для сооруженія желѣзной дороги отъ Одессы чрезъ Балту, Брацлавъ, Кіевъ, Нѣжинъ и Кролевецъ до встрѣчи съ предположенными Московско-Одесійскою или Московско-Либавскою дорогами, отданными Главному Обществу; сверхъ того учредители проектировали постройку вѣтви отъ Брацлава къ Бродамъ. Необходимый на постройку дороги капиталъ былъ исчисленъ въ 66.286 рублей кредитныхъ на версту, что при длинѣ дороги въ 1.400 верстъ составляло 92.800.000 рублей; учредители испрашивали право владѣнія дорогою въ теченіи 75 лѣтъ и гарантію правительства въ первые 48 лѣтъ по 5^{1/2} 0/0, а въ послѣдніе 27 лѣтъ по 4^{0/0}¹⁾. Хотя условія, на которыхъ была отдана постройка желѣзныхъ дорогъ Главному Обществу были несравненно тяжелѣе, но тѣмъ не менѣе ходатайство компаніи было встрѣчено несочувственно и, по Высочайше утвержденному 31 мая 1857 г. положенію Комитета желѣзныхъ дорогъ, объявлено просителямъ, что гарантія можетъ быть допущена или въ 5^{0/0} на 60 лѣтъ на капиталъ въ 53.000 рублей съ версты, или 4^{1/2} 0/0 на 75 лѣтъ на капиталъ въ 50.000 рублей, но что во всякомъ случаѣ необходимо произвести сперва точныя изысканія для опредѣленія направленія и длины дороги и составить проектъ и смѣтное исчисленіе. Въ тоже время, за нѣсколько мѣсяцевъ предъ этимъ Главному Обществу была дана гарантія въ 5^{0/0} по Московско-Одесійской линіи съ 62.500 руб. метал. съ версты дѣйствительнаго

¹⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. 1867. Изданіе Д-та Жел. Дорогъ, Спб. 1867 г. стр. 141.

протяженія. Подобныя условія были равносильны полному отказу, такъ какъ при указанной выше поверстной стоимости въ то время было невозможно строить желѣзныя дороги. А. А. Головачевъ объясняетъ упомянутое опредѣленіе Комитета желаніемъ отклонить ходатайство просителей изъ опасенія, что выпускъ бумагъ новымъ обществомъ помѣшаетъ Главному Обществу реализовать свои акціи на заграничныхъ биржахъ и затруднить постройку уже разрѣшенныхъ линій¹⁾.

Однако предприниматели не оставили намѣренія о постройкѣ желѣзной дороги отъ Одессы; они отпустили до 100.000 рублей на самыя точныя изысканія, необходимыя для составленія проекта, образовали новую компанію учредителей и въ маѣ 1858 года возбудили ходатайство о разрѣшеніи постройки дорогъ отъ Одессы до Бердичева, отъ Радзивилова черезъ Бердичевъ до Кіева и отъ Кіева до Курска, всего до 1.200 верстъ. По Высочайшему повелѣнію 31 мая 1858 года, имъ данъ былъ отвѣтъ тождественный съ предыдущимъ²⁾.

Между тѣмъ, преемникъ князя М. С. Воронцова въ должности Новороссійскаго генераль-губернатора графъ А. Г. Строгоновъ не менѣе энергично, чѣмъ его предшественникъ, хлопоталъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ на югъ Россіи. Личный докладъ графа Строгонова Императору Александру II Николаевичу о крайней необходимости устройства рельсовыхъ путей былъ выслушанъ вполне благосклонно и возбудилъ живое участіе Его Величества къ этому дѣлу. Въ бытность Государя Императора въ 1859 году на южномъ берегу Крыма, Его Величество повелѣлъ учредить особый комитетъ для обсужденія вопроса о соединеніи Одессы съ внутренними губерніями желѣзною дорогою и Самъ принялъ предсѣдательство въ комитетѣ, къ участію въ которомъ были призваны графъ Строгоновъ, графъ Адлербергъ, инженеръ Мельниковъ, графъ Бобринскій и др. Комитетомъ въ общемъ было принято направленіе, избранное еще княземъ Воронцовымъ, на Кременчугъ, но окончательное рѣшеніе вопроса было отложено до разсмотрѣнія его въ Петербургѣ.

За симъ вопросъ оставался безъ движенія до 1862 года, когда образовалась новая компанія учредителей, представившая 4 декабря 1862 года проектъ устава Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги. Учре-

¹⁾ А. А. Головачевъ. Желѣзныя дороги въ Россіи. Сборникъ Государственныхъ Знаній В. П. Безобразова, т. IV Спб. 1877 г. стр. 260.

²⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи 1867 года. Спб. 1867 года, стр. 141.

дителями были графъ Э. Т. Барановъ, графъ А. В. Адлербергъ, графы А. В. и К. В. Браницкіе, князь С. Долгорукій, князь Л. В. Кочубей, графъ А. А. Ржевусскій, графъ Г. А. Строгоновъ, графъ М. Д. Толстой, оберъ-гофмейстеръ И. М. Толстой, генераль-маіоръ С. В. Кербедзь, генераль-маіоръ К. И. Марченко, Н. А. Новосельскій, Ф. Л. Сабанскій, купецъ А. А. Гизико и купецъ Гитшовъ и К^о. По уставу предполагалось въ теченіе 8 лѣтъ построить дорогу отъ Одессы на Крыжополь до Кіева, съ вѣтвью отъ с. Капоклевки чрезъ г. Тирасполь до р. Днѣстра у с. Парканъ, направивъ линію отъ Крыжополя къ Кіеву не чрезъ Брацлавъ и Бѣлую Церковь, какъ это требовалось, а по водораздѣламъ, потому что направленіе на Бѣлую Церковь по затруднительной мѣстности потребовало-бы свыше 8 милліоновъ лишняго расхода. Длина линіи была опредѣлена въ 647 верстъ, право владѣнія дорогою 85 лѣтъ, гарантія правительства 5⁰/₀ на капиталъ 85.000 кредитныхъ рублей на версту¹⁾).

Въ то время, когда возникъ послѣдній проектъ, министромъ финансовъ былъ назначенъ М. Х. Рейтернъ, который, какъ показала его послѣдующая дѣятельность, вообще былъ сторонникомъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ акціонерными обществами, что ясно, между прочимъ, видно изъ послѣдующей исторіи сооруженія желѣзныхъ дорогъ, связывающихъ Одессу съ Кіевомъ.

Въ томъ-же 1862 году графъ А. Г. Строгоновъ оставилъ должность генераль-губернатора Новороссійскаго края и на его мѣсто былъ назначенъ генераль-адъютантъ (впослѣдствіи графъ) П. Е. Коцебу. Первые слова, обращенныя послѣднимъ къ представителямъ Одессы, были, что „непремѣнная воля Государа Императора есть, чтобы Одесская желѣзная дорога была сооружена на казенныя даже средства, если компанія не состоится, въ чемъ онъ твердо былъ увѣренъ. Руководство этимъ

¹⁾ По проекту учредителей, стоимость одной версты была опредѣлена: отъ Одессы до Крыжополя 78.670 р., отъ Крыжополя до Брацлава 147.673 р. и отъ Брацлава до Кіева 122.800 р.; для уменьшенія стоимости работъ, разрѣшено учредителямъ вести линію отъ Крыжополя по водораздѣламъ. По разсмотрѣніи проекта, въ министерствѣ путей сообщенія найдено возможнымъ, отмѣнивъ нѣкоторыя устройства и сравнивая участокъ отъ Крыжополя до Кіева съ участкомъ отъ Одессы до Крыжополя, понизить среднюю стоимость всей линіи до 71.500 р. съ версты. Но такъ какъ при тогдашнемъ финансовомъ положеніи, представлялись затрудненія въ реализаціи капитала иначе какъ 80 за 100, то для облегченія составленія капитала и въ вознагражденіе отмѣны постоянного курса, признано справедливымъ увеличить приведенную оцѣнку на 18,88⁰/₀, назначая поверстную стоимость, вмѣсто 71.500 р. до 85.000 руб. кредитныхъ, согласно съ назначеніемъ учредителей.

важнымъ дѣломъ онъ принимаетъ на себя и надѣется, что наконецъ многолѣтнее обѣщаніе правительства и надежды края будутъ осуществлены въ самомъ непродолжительномъ времени“.

Въ дальнѣйшемъ ходѣ дѣла обнаруживаются два противоположныхъ теченія въ стремленіяхъ мѣстной и центральной администраціи. Генераль-губернаторъ П. Е. Коцебу ходатайствуетъ о передачѣ дѣла постройки желѣзной дороги въ его вѣдѣніе хозяйственнымъ способомъ съ полнымъ устраненіемъ вліянія главнаго управленія путями сообщенія; центральные-же органы, видя, что проектъ устава новаго общества подписанъ многими вліятельными лицами, имущественная состоятельность которыхъ была общеизвѣстна, а социальное положеніе заставляло вѣрить въ солидность задуманнаго предпріятія, не могли не вѣрить въ серіозность сдѣланныхъ предложеній. Сомнѣнія въ возможности образованія общества, подписавшими проектъ лицами, питалъ только П. Е. Коцебу, что и высказалъ въ своей рѣчи представителямъ г. Одессы.

Послѣдовательность, говоритъ А. А. Головачевъ, требовала отложить утвержденіе ходатайства Новороссійскаго генераль-губернатора, по крайней мѣрѣ, до разрѣшенія вопроса объ утвержденіи устава тѣмъ болѣе, что разсмотрѣніе этого устава предстояло въ ближайшемъ будущемъ¹⁾. Однако, былъ избранъ средній путь, имѣвшій цѣлью согласить желаніе мѣстной администраціи о немедленной постройкѣ дороги хозяйственнымъ способомъ помимо вліянія главнаго управленія путями сообщенія, съ желаніемъ центральной администраціи о передачѣ дѣла акціонерному обществу. 15 января 1863 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе: постройку желѣзной дороги отъ Одессы къ р. Днѣстру до колоніи Парканы поручить камергеру барону Унгернъ-Штернбергу подъ надзоромъ генераль-адъютанта Коцебу, при чемъ на работы въ теченіе 1863 года былъ отпущенъ въ распоряженіе П. Е. Коцебу одинъ миліонъ рублей.

Прежде чѣмъ перейти къ дальнѣйшему ходу дѣла по постройкѣ Одесско-Балтской желѣзной дороги, остановимся на дальнѣйшихъ судьбахъ Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги. Проектъ устава, по надлежащемъ соглашеніи нѣкоторыхъ финансовыхъ условій съ учредителями, былъ внесенъ въ мартѣ 1863 года въ комитетъ министровъ и по журналу комитета Высочайше утвержденъ 21 марта 1863 г.; при

¹⁾ А. А. Головачевъ. Желѣзныя дороги въ Россіи. Сборникъ Госуд. Званій, т. IV стр. 262.

этомъ вмѣстѣ съ утвержденіемъ устава повелѣно объявить учредителямъ, что разрѣшенная постройка дороги отъ Одессы до Парканъ будетъ продолжаться на средства казны; въ случаѣ-же образованія Общества произведенныя работы будутъ ему переданы по дѣйствительной ихъ стоимости, при чемъ съ оконченныхъ частей участка правительственная гарантія будетъ считаться не съ 85.000 рублей за версту, а съ той суммы, въ какую обойдутся произведенныя окончательно работы.

Въ назначенный по уставу годичный срокъ, т. е. къ 21 марта 1864 г., учредители не роздали половины первого выпуска акцій и потому образованіе общества должно было, по уставу, считаться не состоявшимся. Между тѣмъ, 7 марта того-же года правленіе общества вошло съ прошеніемъ къ главноуправляющему путями сообщенія, въ которомъ, заявляя о соглашеніяхъ своихъ съ англійскими банкирскими домами, ходатайствовало о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ уставѣ и въ томъ числѣ о дарованіи гарантіи по постоянному курсу. Ходатайство Правленія внесено на разсмотрѣніе комитета желѣзныхъ дорогъ, который въ засѣданіи 29 апрѣля 1864 г. обсудивъ вопросъ въ присутствіи представителя общества, предсѣдателя временнаго правленія графа Э. Т. Баранова, большинствомъ 6 противъ 3 голосовъ положилъ: 1) за сдѣланнымъ графомъ Барановымъ заявленіемъ, что образованіе англійской компаніи не возможно, если не будутъ немедленно переданы обществу работы, производимыя правительствомъ между Одессою и Парканами, считать общество не состоявшимся и уставъ съ 21 марта 1864 г. прекращеннымъ; 2) производящіяся правительствомъ работы отъ Одессы къ Днѣстру продолжать на тѣхъ-же основаніяхъ до Балты¹⁾, а по окончаніи дороги оставить этотъ путь въ вѣдѣніи правительства; въ случаѣ образованія новаго общества на сооруженіе дороги отъ Кіева до Балты, съ условіемъ передачи ей участка отъ Одессы къ Балтѣ и Днѣстру, допустить эту передачу не иначе, какъ съ условіемъ, чтобы общество уплатило правительству наличными деньгами всю израсходованную сумму и капиталъ этотъ будетъ считаться основаніемъ гарантіи съ прибавленіемъ той суммы, какая признана будетъ еще нужною для довершенія работъ; 3) для приведенія въ извѣстность стоимости сооруженія

¹⁾ Генераль-губернаторъ П. Е. Коцебу еще въ октябрѣ 1863 г. ходатайствовалъ о разрѣшеніи барону Унгернъ-Штернбергу продолжать работы до Балты на тѣхъ-же началахъ какъ и часть Одесско-Парканскую, но по Высочайше утвержденному всеподданнѣйшему докладу главноуправляющаго путями сообщенія 31 октября 1863 года положено допустить эти работы не прежде, какъ по рѣшеніи 21 марта 1864 г. слѣдуетъ ли считать Общество Одесско-Кіевской дороги состоявшимся.

дороги на участкѣ отъ Крыжополя до Кіева произвести въ 1864 году средствами правительства изысканія; 4) допустить указываемый правленіемъ англійскій банкирскій домъ, если онъ пожелаетъ образовать новое общество, имѣть при этихъ изысканіяхъ своего агента, но не давая ему права ни на предпочтительное предъ другими полученіе уступочнаго договора, ни на вознагражденіе за содержаніе агента. Положеніе комитета желѣзныхъ дорогъ Высочайше утверждено 3 мая 1864 года. Во исполненіе сего, дѣйствіе устава 21 марта 1863 г. Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги прекращено, производство работъ отъ Одесско-Парканской линіи до Балты предоставлено барону Унгеръ-Штернбергу, а на участкѣ отъ Кіева до Крыжополя произведены въ 1864 г. изысканія.

2) Одессо-Балтская и Балто-Елисаветградская желѣзныя дороги.

Въ декабрѣ 1862 года и въ январѣ 1863 года въ совѣтѣ министровъ въ Высочайшемъ присутствіи былъ разсмотрѣнъ первый проектъ сѣти первостепенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, составленный министерствомъ путей сообщенія. По этому проекту предполагалось, между прочимъ, построить желѣзныя дороги: *южную*—отъ Москвы чрезъ Тулу, Орелъ, Курскъ, Харьковъ, Екатеринославъ до Севастополя 1440 в. и *юго-западную*—отъ Одессы чрезъ Балту, Брацлавъ, Липовець, Кіевъ и далѣе на сѣверъ до соединенія съ дорогою, которая была предложена на западъ отъ Москвы къ Либавѣ.

Обстоятельства, при которыхъ состоялась передача въ исключительное вѣдѣніе новороссійскаго и бессарабскаго генералъ-губернатора П. Е. Коцебу дѣла постройки одесско-балтской желѣзной дороги, изложены выше. Поэтому не повторяя уже разъ сказаннаго, перейдемъ къ самому ходу сооруженія дороги и условіямъ, въ которыя было поставлено дѣло осуществленія предпріятія. Распоряженіе работами было предоставлено бывшему эстляндскому предводителю дворянства камергеру барону К. К. Унгернъ-Штернбергу; утвержденіе всѣхъ проектовъ производилось генералъ-губернаторомъ, при которомъ состоялъ инспекторъ изъ штабъ-офицеровъ корпуса инженеровъ путей сообщенія. Особая система администраціи всего дѣла была допущена, съ цѣлью опредѣленія дешевѣйшаго способа постройки желѣзныхъ дорогъ. Къ землянымъ работамъ было приступлено 4 мая 1863 года съ примѣненіемъ штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, изъ которыхъ были сформированы собственно для этой цѣли бригады; первоначально на работы употреблялось 300 человекъ,

а съ 1 іюля 1863 г. число ихъ возросло до 2.500 человекъ. Впрочемъ, труднѣйшія части земляныхъ работъ выполнялись вольнонаемными рабочими. Назначеніе штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, а впоследствии и арестантовъ гражданскаго вѣдомства преслѣдовало двоякую цѣль; съ одной стороны, давая имъ постоянное занятіе, хотѣли обратить ихъ къ производительному труду, а съ другой—желали оказать воспособленіе строителю, который испытывалъ затрудненія, вслѣдствіе недостатка въ рабочихъ рукахъ. Хотя предоставленіе въ распоряженіе барона Унгернъ-Штернберга бригадъ и значительно облегчило ему дѣло пріисканія рабочихъ, но въ тоже время отразилось на дальнѣйшемъ ходѣ дѣла по сооруженію желѣзной дороги до Кіева. При утвержденіи устава Общества Одесско-Кіевской желѣзной дороги было обусловлено, что работы, начатыя между Одессой и Парканами, будутъ переданы обществу; но когда дѣло коснулось выполненія этого условія, то возникли на столько важныя затрудненія, что повліяли на самое образованіе общества. Разрѣшеніе производства работъ хозяйственнымъ способом⁴, говоритъ Головачевъ,—„котораго такъ настоятельно требовала мѣстная власть и тѣ порядки, которые были при этомъ введены, парализовали не только возможность исполненія обязательствъ, принятыхъ комитетомъ министровъ въ отношеніи учреждаемаго общества, но и помѣшали образованію самаго общества, а вслѣдствіе сего отсрочили на значительный періодъ времени постройку желѣзной дороги отъ Одессы до Кіева¹⁾“.

Работы по постройкѣ Одесско-Балтской дороги шли весьма быстро и уже 7 ноября 1863 года была совершена, по приглашенію барона Унгернъ-Штернберга, пробная поѣздка. Черезъ два года, 3 декабря 1865 года послѣдовало торжественное открытіе дороги. Первый поѣздъ отошелъ изъ Одессы въ Балту отъ временнаго дебаркадера, устроеннаго внизу Николаевского бульвара на берегу моря.

Для освидѣтельствованія и пріема дороги отъ строителя барона Унгернъ-Штернберга была назначена въ августъ 1866 года особая комиссія. Изъ акта освидѣтельствованія, представленнаго комиссіей 25 августа 1867 года, оказалось слѣдующее.

Протяженіе дороги:

а) **Балто-Одесская, главный путь** одиночный.

Отъ оси пассажирскаго зданія ст. Балты до временной пассажирской станціи на Куликовомъ полѣ въ Одессѣ . 196,000 в.

¹⁾ Желѣзныя дороги въ Россіи, стр. 262.

Продолженіе путей на станціи Балтѣ до начала Балто-Елисаветградской дороги и въ Одессѣ за временнымъ пассажирскимъ домомъ

1,720 в.

197,720 в.

Вѣтви для паровознаго движенія:

къ карантинной пристани или къ порту при прежнемъ положеніи путей составляла 8,89 в.; впоследствии путь переложень въ началѣ вѣтви, въ видахъ удобства службы и вѣтвь начинается не отъ главнаго пути, а отъ товарной станціи и вслѣдствіе этого длина вѣтви составила 10,922 вер., изъ которыхъ:

въ два пути 8,630 в.
 въ одинъ путь 2,292 »

 10,922 в.

къ хлѣбнымъ магазинамъ у Тираспольской заставы въ г. Одессѣ между вѣтвью къ порту и главнымъ путемъ, обратная вѣтвь въ одинъ путь

0,942 в.

 11,864 в.

Всего 209,584 в.

б) Раздѣльно-Тираспольская, главный путь одиночный.

Отъ главной линіи на станціи Раздѣльной до станціи

Тирасполя 42,478 в.
 Продолженіе за станцію Тирасполь 0,750 в.

 43,228 в.

Вѣтвь конная, въ одинъ путь, къ р. Днѣстру, въ г.

Тирасполь 2,440 в.

 Всего 45,668 в.

Такимъ образомъ, общее протяженіе обѣихъ линій, собственно *главныхъ путей* и ихъ протяженій за станціи, долженствовавшихъ войти въ составъ дальнѣйшаго протяженія дорогъ, составляло:

Балто-Одесская дорога 197,720 в.
 Раздѣльно-Тираспольская 43,228 »

 Всего 240,978 в.

Дополнительныхъ *вѣтвей*:

паровозныхъ 11,864 в.
 конныхъ 2,440 в.

Земляное полотно и каменные части мостовъ устроены для 2 путей; рельсовый путь одиночный. Ширина насыпей 4,60 саж.; ширина выемки, со включеніемъ боковыхъ канавъ и бермъ за канавами 7,30 саж. Откосы насыпей и канавы полуторныхъ, а выемокъ одиночныхъ; укрѣпленіе откосовъ не сдѣлано, вслѣдствіе чего въ выемкахъ образовались мѣстами обвалы съ засореніемъ канавъ. На магазинной вѣтви, устроенной подъ одинъ путь, ширина насыпей 2,20 саж.; въ выемкахъ 3,96 саж.. Развѣдныхъ путей на станціяхъ и полустанціяхъ уложено: къ Балто-Одесской линіи 40 в. 417 с. = 40,83 вер. или 20,6⁰/₀ протяженія главнаго пути; на карантинной вѣтви 783 с. = 1,57 вер. или 14⁰/₀ и на Тираспольской линіи 5 в. 350 с. = 5,70 в. или 13,2⁰/₀; всего-же развѣдныхъ путей 48,10 в. или до 20⁰/₀ длины главныхъ путей.

На линіи отъ Балты до Одессы горизонтальныя части пути занимаютъ 20,45⁰/₀, а склоны 79,55⁰/₀ всего протяженія; вѣтвь къ порту состоитъ изъ склоновъ; на линіи отъ Раздѣльной до Тирасполя горизонтальныхъ частей 14,20⁰/₀, склоновъ 85,80⁰/₀. Продольные склоны въ нѣкоторыхъ мѣстахъ превышаютъ нормальный предѣлъ; на Балто-Одесской линіи находится склоновъ отъ 0,008 до 0,009—5,59 верстъ; на вѣтви къ порту—отъ 0,008 до 0,01—7,88 в.; на Тираспольской линіи отъ 0,008 до 0,01—43,07 в. На конной вѣтви склоны доходятъ до 0,028.

Кривыя на главныхъ путяхъ Балто-Одесской и Раздѣльно-Тираспольской линіи очерчены радіусами не менѣе 300 саж.; общее протяженіе кривыхъ составляетъ:

на Балто-Одесской линіи . 29,79 в. или 15⁰/₀ всей длины
на Раздѣльно-Тираспольской 7,59 в. или 17⁰/₀ » »

На Карантинной вѣтви кривыя занимаютъ до 68¹/₂ ⁰/₀ всего протяженія линіи; наименьшій радіусъ ихъ 100 саж.; на вѣтви къ хлѣбнымъ магазинамъ кривыя занимаютъ до 61⁰/₀ всей длины линіи и наименьшій радіусъ ихъ 150 саж.

Ширина баластнаго слоя, назначенная по проекту въ 1,788 саж. во многихъ мѣстахъ не доведена до этого размѣра. Нижній песчаный слой, толщиною 0,13 саж. мѣстами болѣе, мѣстами менѣе этого нормальнаго размѣра. Верхній щебенный слой долженъ по проекту быть толщиною въ 0,07 с.; во время освидѣтельствованія былъ не вездѣ разсыпанъ и частію еще не заготовленъ, состоялъ частію изъ щебня, частію изъ гравія. Поперечины большею частію сосновыя, изъ брусевъ и пластинъ шириною въ 3,5 верш. = 0,073 саж., длиною 1,29 саж., уложены по 7 штукъ подъ 20 футовымъ рельсомъ. Рельсы вѣсомъ 26,03 фунтовъ въ

погонномъ футѣ, высотой въ 5 д., скрѣплены накладками о 3 болтахъ; стыки расположены на поперечинахъ и желѣзныхъ подкладкахъ.

Переѣздовъ чрезъ дорогу на Балто-Одесской линіи 133, на Карантинной вѣтви 21, на Магазинной 1, на Раздѣльно-Тираспольской линіи 23; всего 178.

Мостовъ и трубъ на всѣхъ линіяхъ 102; а именно:

	На линіи Балто-Одесской.	На вѣтви Карантинной.	На вѣтви магазинной.	На линіи Раздѣльно-Тирасп.	ИТОГО.
а) Трубъ.					
Деревянныхъ въ отв. 0,4 с.	—	—	1	—	1
Гончарныхъ » » 0,15 с.	4	3	—	—	7
Каменныхъ » » 0,30 до 1,00 . . .	19	3	—	—	22
» » » 1,00 » 2,00 . . .	3	4	—	3	10
» » » 3,00 с.	—	1	—	1	2
» » » 4,00 »	—	—	—	1	1
	26	11	1	5	43
б) Мостовъ.					
Деревянныхъ на каменныхъ устояхъ:					
Отверстіемъ отъ 0,5 с. до 1 саж. . .	32	—	—	18	50
» » 3,00 с.	1	2	—	—	3
» » 5,00 »	1	—	—	—	1
» » 10,00 »	—	1	—	—	1
		путье-проводъ			
		путье-проводъ			
Деревянныхъ на каменныхъ устояхъ съ деревянными быками отъ 8,00 с.					
	—	1	—	—	1
Деревянныхъ на деревянныхъ устояхъ, или на сваяхъ:					
Отверстіемъ отъ 1,70 с.	—	1	—	—	1
» » 7,00 »	—	1	—	—	1
» » 34,00 »	—	1	—	—	1
	34	7	—	18	59
Всего . . .	60	18	1	23	102

Въ трубахъ чрезъ оврагъ Тилигульскій на 13 вер. отъ Балты, отъ 1,2 с., и чрезъ оврагъ Кучурганъ на Раздѣльно-Тираспольской линіи, отъ 4 саж., оказались значительныя поврежденія, потребовавшія перестройки трубъ.

На обѣихъ линіяхъ имѣется 15 станцій, а именно:

	Балто-Одес- ская ли- нія.	Раздѣльно- Тирасполь- ская линія.	ВСЕГО.
I класса: Балтская и Одесская пасса- жирская и товарная	2	—	3
Тираспольская	—	1	
II класса: Бирзула, Веселый Куть, Раз- дѣльная	3	—	3
III класса: Мардаровка, Затишье, Выгода Кучурганъ	3	—	4
	—	1	
Временныя, или полустанціи: Чубовка, Ивановка, Колонтаевка, Гниляково	4	—	5
Новосавицкая	—	1	

Всѣ важнѣйшія зданія: пассажирскіе дома, паровозные сараи, ма-
стерскія, жилыя зданія, товарные сараи и водокачки на всѣхъ стан-
ціяхъ каменные, за исключеніемъ: временнаго пассажирскаго дома, то-
варной конторы, вагоннаго сарая и одного жилого дома на Одесской
станціи, водокачки на Чубовской станціи, жилого дома на Балтской
станціи, пристройки къ паровозному сараю на Кучурганской и паро-
вознаго сарая на Тираспольской станціи, кои всѣ деревянные, и фах-
верковаго товарнаго магазина, по Балтской станціи.

Сторожевыхъ домовъ и будокъ 319, а именно:

	На Бал- то-Одес- ской ли- ніи.	На ка- рантин- ной вѣт- ви.	На вѣт- ви къ магази- намъ.	На Раз- дѣльно- Тирас- польской линии.	ВСЕГО.
Каменныхъ	—	2	—	—	2
Деревянныхъ	—	20	—	4	24
Фахверковыхъ	84	—	—	2	86
Землянокъ	98	1	—	18	117
Временныхъ досчатыхъ и маза- нокъ	58	7	3	22	90
	240	30	3	46	319

Строенія эти не вполнѣ кончены, а временныя и мазанки требуютъ
перестройки; не достаетъ пристроекъ, необходимыхъ для хозяйства сто-
рожей.

Для помѣщенія дорожныхъ мастеровъ требуется построить постоянные дома на опредѣленныхъ мѣстахъ.

Недостаточное водоснабженіе станцій составляло самую слабую и неудовлетворительную сторону Балто-Одесской и Раздѣльно-Тираспольской желѣзныхъ дорогъ. Изъ всѣхъ станцій, снабжена водою не только достаточно, но даже въ избыткѣ, одна Одесская станція. Всѣ прочія станціи терпятъ недостатокъ въ водѣ, а на станціяхъ Веселый Куть и Затишье въ 1867 году воды вовсе еще не было, несмотря на огромную глубину вырытыхъ колодцевъ, отъ 50 до 62 сажень. Для возможности совершать движеніе поѣздовъ, вода привозилась съ Одесской станціи въ запасныхъ тендерахъ на станціи Выгоду, Раздѣльную и Веселый Куть; на Бирзульскую и Балтскую станціи вода привозилась частью изъ Одессы, частью со станціи Жеребково на Елисаветградской дорогѣ. Подвозка воды за столь дальнія разстоянія, кромѣ важнаго неудобства и стѣсненія службы движенія, представляетъ ощутительную невыгоду: въ октябрѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ 1866 г. вѣсъ перевезенной воды составлялъ около 15% перевезеннаго полезнаго груза. Для обезпеченія станцій водою, производятся строителемъ дороги изслѣдованія, и принимаются мѣры.

Телеграфная линія устроена въ одну проволоку и требуетъ перестройки, по недостаточному размѣру и углубленію въ землю столбовъ, недостаточному числу и діаметру проволочныхъ проводовъ и неудовлетворительному укрѣпленію къ столбамъ, къ чему во время освидѣтствованія дороги было уже приступлено.

Подвижной составъ заключается въ слѣдующемъ: паровозовъ товарно-пассажирскихъ, завода Борзига, о 4 ведущихъ колесахъ, вѣсомъ съ водою и топливомъ 26,12 тоннъ, съ 6-колесными тендерами, 24 и того же завода паровозовъ-тендеровъ, вѣсомъ съ водою и топливомъ 27,10 тоннъ, 4; эти 28 паровозовъ поставлены собственно для Балто-Одессо-Тираспольской дорогъ.

Паровозовъ, поставленныхъ для Балто-Елисаветградской дороги и по требованію министра путей сообщенія переданныхъ на Балто-Одесскую для усиленія ея средствъ, завода Кесслера, товарныхъ о 6 ведущихъ колесахъ, вѣсомъ съ водою и топливомъ 31,44 тоннъ, 17. Всего паровозовъ 45.

Вагоновъ пассажирскихъ: Императорскихъ 1, пассажирскихъ смѣшанныхъ I и II классовъ 10; II класса 18; буфетныхъ 4; всѣ эти

вагоны шестиколесные, пассажирскихъ III класса четырехколесныхъ 50; служебныхъ 2. Всего 85.

Багажныхъ 6-колесныхъ 6, 4-колесныхъ 6. Всего 12.

Товарныхъ 4-колесныхъ: крытыхъ 120, для лошадей 4, для скота 26, для угля 150, платформъ 470. Всего 770.

Изъ числа вагоновъ для угля и скота, 40 приспособлены для перевозки воды на станціи; изъ числа крытыхъ товарныхъ и платформъ, 70 оставлено строителемъ дорогъ для работъ на Балто-Елисаветградской дорогѣ.

Количество подвижного состава, при возрастающемъ движеніи, оказывается недостаточнымъ.

Движеніе открыто:

4 декабря 1865 г. между Балтою и Одессою и между станціями Раздѣльною и Кучурганомъ 210,8 в.

1 августа 1867 г. между ст. Кучурганомъ и г. Тирасполемъ 30,2 »

241,0 в.

Съ 1 сентября 1866 г. дорога поступила въ завѣдываніе министерства путей сообщенія. По произведенному подробному осмотру дороги приемою комиссіей и инспекторомъ эксплоатаціи правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ, оказалось необходимымъ произвести нѣкоторыя дополнителныя работы и поставки какъ для удовлетворенія потребностямъ настоящаго движенія и удобствамъ службы, такъ и для увеличенія доходности дороги. Представленіе по сему предмету инспектора, рассмотрѣно въ комиссіи, учрежденной при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, и на основаніи имѣвшихся въ виду данныхъ и соображеній, признано необходимымъ (журналомъ комиссіи 21 декабря 1866 г., утвержденнымъ 26 декабря г. министромъ путей сообщенія) произвести дополнительныхъ работъ и заказовъ въ 1867 году на сумму 3.027.200 рублей, отложить часть работъ на будущее время на сумму 844.500 руб., и отложить впредь до указаній опыта на 1.120,260 руб. Въ апрѣлѣ 1868 г. вѣдомость дополнительныхъ работъ и поставокъ вновь подвергнута разсмотрѣнію и соображенію съ дѣйствительными мѣстными обстоятельствами и потребностями эксплоатаціи, въ особой комиссіи, назначенной при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, и журналъ комиссіи № 33, утвержденъ г. министромъ путей сообщенія 5 іюня 1868 года по докладу департамента № 447.

80170

По этому пересмотру признаны необходимыми для обеспечения дороги слѣдующія поставки и работы:

а) На усиленіе крайне недостаточнаго подвижнаго состава заказать 23 паровоза, 8 тендеровъ для подвозки воды къ станціямъ, гдѣ водоснабженіе неудовлетворительно, 600 товарныхъ вагоновъ для возки зернового хлѣба; приспособить поѣздъ для Императорской фамилии и пріобрѣсть запасныя части для паровозовъ, на сумму 1.659.000 руб.

б) Для необходимыхъ удобствъ службы движенія и для возможности отправленія числа поѣздовъ, въ соразмѣрности съ возрастающимъ движеніемъ, положить второй путь отъ ст. Раздѣльной до Одессы; переложить и добавить новые разѣзды и поворотные круги; построить промежуточныя остановочныя станціи между станціями Веселый Куть и Раздѣльной и между Кучурганомъ и Тирасполемъ по значительности разстояній между этими станціями; перестроить нѣкоторыя мостики подъ два пути, съ замѣной деревянныхъ балокъ желѣзными; устроить деревянный помостъ подъ складъ пшеницы въ Балтѣ; вымостить легко размываемые откосы боковыхъ канавъ на Одесской станціи и въ выемкахъ, подѣздныя дороги къ станціямъ и товарные дворы 791.101,37 руб.

в) На улучшеніе водоснабженія на станціяхъ, нуждающихся въ водѣ 377.542,78 руб.

г) На добавочныя строенія, необходимыя для службы, какъ-то: распространеніе на первое время временнаго, и сооруженіе постояннаго пассажирскаго дома на Одесской станціи, дополнительныхъ паровозныхъ и станціонныхъ зданій на Одесской и Тираспольской станціяхъ, увеличеніе мастерскихъ въ Одессѣ, постройку магазина для зернового хлѣба на станціяхъ, казармъ, будокъ и жилыхъ домовъ для служащихъ, удлинненіе платформъ, постановку подъемныхъ крановъ и вѣсовыхъ помостовъ, газовое освѣщеніе Одесской станціи и мастерскихъ и на исправленіе повредившихся каменныхъ трубъ въ Кучурганскомъ и Тилигульскомъ оврагахъ . 1.095.801,39 руб.

д) На проведеніе второй телеграфной проволоки и устройство дополнительныхъ сигналовъ на станціяхъ . 14.437,00 руб.

е) На проложеніе рельсоваго пути къ Пересыпи, гдѣ имѣется 60 магазиновъ, вмѣщающихъ до 400.000 четвертей хлѣба, подвозка котораго увеличитъ доходъ дороги, и на проложеніе вѣтви, отъ Пересыпи до Куяльницкихъ соляныхъ промысловъ, на которыхъ ежегодно добывается до 2 мил. пудовъ соли, идущей отъ Одессы во внутреннія губерніи (соль эта можетъ быть перевезена на обратныхъ вагонахъ, возвращающихся нынѣ порожними изъ Одессы) 120.917,04 руб.

Всего работъ на сумму . 4.058.799,58 руб.

Изъ этой суммы исключается расходъ 60.540 рублей на устройство водоснабженія ст. Бирзулы, отнесенное къ работамъ Кіево-Балтской желѣзной дороги и сданое для исполненія товариществу Девріеръ и К^о. Затѣмъ, требуется расходъ 3.998.259,58 рублей.

Въ 1867 году сдѣланы распоряженія къ исполненію необходимѣйшихъ работъ и поставокъ: а) заказаны департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, на заводѣ Зигеля въ Вѣнѣ, 23 товарные паровоза по образцу паровозовъ Балто-Елисаветградской дороги и 8 тендеровъ для перевозки воды; б) предоставлена Одесскимъ мастерскимъ Балто-Одесской желѣзной дороги постройка 600 товарныхъ крытыхъ вагоновъ; в) заключенъ контрактъ съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ на производство работъ на сумму 1.368.200 руб., по проектамъ и смѣтамъ, подлежащимъ утвержденію министерства путей сообщенія.

Куяльницкая вѣтвь, назначаемая собственно для перевозки соли, добываемой въ Куяльницкомъ соляномъ лиманѣ, отдѣляется отъ Карантинной вѣтви, у кривой, по которой вѣтвь эта направляется къ морю, и въ началѣ предмѣстія Пересыпь. Пройдя чрезъ предмѣстье Пересыпь, Куяльницкая вѣтвь направляется къ Куяльницкому лиману, гдѣ оканчивается станціей Куяльникъ, назначенной собственно для приѣма добываемой соли.

Длина Куяльницкой вѣтви, отъ соединенія съ Карантинною вѣтвью до конца ст. Куяльникъ 8,81 вер.

Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ 0,009; наименьшій радіусъ кривыхъ 200 сажень; кривыя занимаютъ около 33% всего протяженія линіи.

Стоимость Балто-Одесской дороги, съ вѣтвью къ г. Тирасполю, по 1 января 1868 года, опредѣляется слѣдующими данными:

Отпущено по требованію новороссійскаго и бес-
сарабскаго генераль-губернатора въ распоряженіе строи-
теля дороги 13.942.890 руб.

Стоимость отпущенныхъ казенныхъ рельсовъ, по
счету, показанному барономъ Унгернъ-Штернбергомъ
въ его отчетѣ 1.641.009,53 руб.

Итого . . . 15.603.899,53 руб.

Но какъ дѣйствительное употребленіе отпущенныхъ суммъ какъ собственно на работы Балто-Одесской дороги, такъ и на другіе предме-
ты и другія линіи, строящіяся распоряженіемъ того-же управленія, въ
точности министерству путей сообщенія неизвѣстны, то для опредѣленія
расходовъ на сооруженіе Балто-Одесской дороги остается обратиться къ
отчету, напечатанному барономъ Унгернъ-Штернбергомъ по постройкѣ
этой дороги. По отчету сему показано:

	Балто-Одесская линія.			ВСЕГО.
	Главный путь.	Вѣтви къ порту и къ магази- намъ у Ти- расп. заст.	Линія Раздѣльно- Тирасполь- ская.	
Протяженіе (по актамъ освидѣтель- ствованія дороги).				
Главныхъ путей, в.	197,72	—	43,23	240,95
Вѣтвей, в.	—	9,84 (до пере- стройки).	—	9,84
				<u>250,79</u>
Расходъ на сооруженіе:				
Земляное полотно	963.571,36	309.830,34	1.433.354,86	2.706.756,56
Искусственныя сооруженія	129.883,58	111.931,15	194.355,89	436.170,62
Верхнее строеніе	2.625.702,48	229.860,26	538.321,06	3.393.883,80
Принадлежности пути	290.239,40	14.433,56	63.459,66	368.132,62
Станціи	1.466.526,76	72.930,24	207.087,49	1.746.544,49
Временныя постройки	23.731,88	1.180,28	5.188,89	30.101,05
Временное рабочее движеніе	480.848,13	23.912,60	105.135,68	609.896,41
Подвижной составъ и проч.	1.813.334,49	90.176,96	396.477,92	2.299.989,37
Отчужденіе земель	80.179,57	130.510,86	10.604,69	221.295,12
Изысканія и составленіе проекта	21.956,85	1.091,84	4.800,47	27.849,16
Управленіе работами	389.864,21	48.741,47	146.064,22	584.669,90
Итого	<u>8.285.838,71</u>	<u>1.034.599,56</u>	<u>3.104.850,83</u>	<u>12.425.289,10</u>
Соотвѣтственно этому расходу, по- верстная стоимость участковъ со- ставить	41.906,93	105.142,23	71.821,67	51.567,92

Выведенную строителемъ среднюю поверстную стоимость Одеско-Балт-
ской желѣзной дороги министерство путей сообщенія не признало од-

нако характеризующей дѣйствительную стоимость сооруженія дороги. По не-полнотѣ устройство дороги для обезпеченія эксплуатаціи, признано было, какъ указано выше, необходимымъ выполнить разныя дополнительныя работы и поставки на сумму 3.998.259 руб. 58 коп. Причисляя эту сумму съ строительному капиталу, министерство путей сообщенія опредѣляло стоимость дороги въ 16.423.548 руб. 64 коп. или 68.161 р. 61 коп. на версту, не считая процентовъ во время производства работъ и расхода на приобрѣтеніе капитала¹⁾.

Еще до окончанія постройки Одесско-Балтской желѣзной дороги, во второй половинѣ 1864 года новороссійскій и бессарабскій генералъ губернаторъ П. Е. Коцебу выступилъ съ двумя проэ debated, которые видоизмѣняли первоначально опредѣленное направленіе рельсоваго пути отъ Одессы на Кіевъ и имѣли цѣлью взаменъ этого дать Одессѣ два желѣзнодорожныхъ пути: одинъ на Кременчугъ и Харьковъ, а другой на м. Новоселицы на австрійской границѣ. Оба эти проэ debated имѣли существенное вліяніе на дальнѣйшія судьбы дѣла сооруженія желѣзныхъ дорогъ на юго-западѣ Россіи и хотя второй не отразился на судьбахъ Одесско-Балтской и Балто-Елисаветградской дорогъ, но такъ какъ онъ поддерживался генералъ-губернаторомъ П. Е. Коцебу, дѣятельность котораго исчерпывается руководствомъ постройкою разсматриваемыхъ здѣсь двухъ рельсовыхъ путей, то на судьбахъ этого проэ debated уместно остановиться именно теперь, говоря о ходѣ дѣла по сооруженію дорогъ подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ П. Е. Коцебу.

Возбужденный вопросъ о продолженіи Одесско-Балтской дороги не на Кіевъ, а на Елисаветградъ, Кременчугъ и Харьковъ представлялся дѣломъ существенной важности. Такое измѣненіе предположеннаго прежде направленія желѣзныхъ дорогъ, заключаая южную часть Черноморской линіи въ предѣлы Новороссійскаго края, оставляло Кіевъ, Подольскую губернію и Крымъ внѣ рельсовой сѣти и отдаляло на неопредѣленное время соединеніе ихъ съ Москвою и внутренними губерніями, а Кіева и Подоліи и съ Чернымъ моремъ. Проэ debated этотъ вскорѣ получилъ гласность и сдѣлался предметомъ сильной и оживленной полемики между сторонниками Кіевскаго и Кременчугскаго направлений, обсуждался въ газетахъ, подвергался всестороннему разсмотрѣнію въ правительственныхъ учрежденіяхъ и ученыхъ обществахъ. Доводы сторонниковъ и противниковъ Кіевскаго направленія яснѣе всего были формулированы въ засѣданіи Стати-

¹⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. 1868 г. Спб. 1869 г. стр. 119

стического Отдѣленія Императорскаго Русскаго Географическаго Общества, состоявшагося 2 и 7 декабря 1864 года. Поэтому, не входя въ подробное изложеніе полемики по вопросу о направленіи южныхъ желѣзныхъ дорогъ, можно ограничиться изложеніемъ преній, происходившихъ въ упомянутомъ засѣданіи Географическаго Общества. ¹⁾

Большинство участвовавшихъ въ засѣданіи были сторонниками линіи отъ Одессы до Кременчуга и отъ Харькова до Москвы. Самые-же лучшіе бойцы за линію черезъ Кіевъ М. Н. Катковъ и И. С. Аксаковъ въ засѣданіе не явились. Главными ораторами въ пользу линіи Харьковъ-Кременчугъ-Балта явились одесскій ген.-губернаторъ П. Е. Коцебу и директоръ статистическаго отдѣла министерства внутреннихъ дѣлъ П. П. Семеновъ.

Стратегическія соображенія генерала Коцебу въ пользу кременчугскаго направленія опровергались генераломъ генеральнаго штаба кн. Голицынымъ, который отстаивалъ значеніе Кіева, какъ главной нашей крѣпости на юго-западѣ.

Главнымъ защитникомъ кременчугскаго направленія въ экономическомъ отношеніи явился директоръ статистическаго отдѣла П. П. Семеновъ, которому возражалъ Вл. Безобразовъ. Вотъ какъ передаются доводы того и другого корреспондентомъ „Московскихъ Вѣдомостей“.

„Оффиціальное положеніе г. Семенова придавало его словамъ особенный вѣсъ въ ушахъ слушателей, когда онъ щедро и на память приводилъ множество цифръ. Впечатлѣніе, произведенное его рѣчью, было тѣмъ сильнѣе, что ея выводы были для многихъ новостью. По словамъ г. Семенова выходитъ, что линія отъ Орла до Кіева прошла-бы мѣстами безлюдными, по бесплодной почвѣ, не доставляющей никакихъ продуктовъ, а линія отъ Балты до Кременчуга прошла-бы мѣстами густо населенными и промышленными. Извѣстно, что въ № 48 газеты „День“, г. Чижовъ доказывалъ совершенно противное, и основывалъ свои доказательства также на статистическихъ цифрахъ. Такимъ образомъ споръ сошелъ на большую или меньшую достовѣрность цифръ, напечатанныхъ г. Чижовымъ или сказанныхъ г. Семеновымъ. Г. Вл. Безобразовъ возражалъ г. Семенову именно съ этой точки зрѣнія и просилъ его указать на источники своихъ цифръ. Г. Безобразовъ, защищая важность кіевской линіи, не только въ политическомъ, но и въ промышлен-

¹⁾ Отчетъ объ этомъ засѣданіи заимствованъ изъ „Московскихъ Вѣдомостей“, № 144, 1865 г.

номъ отношеніи, указывалъ на весьма важное и новое обстоятельство, на которое до сихъ поръ еще не было обращено вниманіе; а именно, что линія на Кіевъ, облегчивъ сбытъ произведеній московскихъ фабрикъ въ юго-западную Россію, дастъ возможность противодѣйствовать господствующей тамъ контрабандѣ, которая пользуется отсутствіемъ хорошихъ путей сообщенія съ вера Россіи съ югомъ до такой степени, что проникаетъ даже на харьковскія ярмарки. Г. Безобразовъ указалъ на совершенный упадокъ значительной прежде ярмарки Свенской (въ Брянскѣ), находившейся въ связи съ Нижегородской и служившей доказательствомъ промышленнаго развитія тѣхъ мѣстностей, которыя лежатъ по направленію орловской линіи. Г. Семеновъ въ отвѣтъ своемъ г. Безобразову, защищая достовѣрность приведенныхъ цифръ о населеніи и промышленности покровительствуемыхъ имъ мѣстностей, сослался на свои источники, именно на статистику г. Фундуклея, на виды торговли и на отчеты комитетовъ о народномъ продовольствіи. Нельзя не замѣтить, что самъ же г. Семеновъ назвалъ цифры г. Фундуклея устарѣлыми, когда говорилъ о силѣ доказательствъ г. Чицова; что по видамъ внѣшней торговли нельзя сдѣлать ровно никакихъ заключеній о промышленномъ развитіи одной мѣстности сравнительно съ другою; а что касается до цифръ срочныхъ отчетовъ губернскихъ комитетовъ о народномъ продовольствіи, то общественное мнѣніе, кажется, достаточно оцѣнило всѣ цифры такого рода. Г. Семеновъ, между прочимъ, приводилъ оригинальный доводъ въ пользу оставленія Кіева внѣ линіи желѣзной дороги, указывая на то обстоятельство, что промышленное развитіе внѣшней, не русской окраины будетъ содѣйствовать усиленію сепаратистическихъ тенденцій, и что слѣдуетъ проводить желѣзныя дороги внутри мѣстностей, населенныхъ исключительно великорусскимъ племенемъ, и не захватывать тѣхъ, гдѣ это племя перемѣшано съ другими. Эта мысль произвела большой эффектъ своей... новизной. Засѣданіе это было открыто рѣчью сенатора А. И. Левшина, который между прочимъ высказался за проведеніе линіи отъ Одессы къ Москвѣ черезъ Кіевъ. Убѣжденіе это онъ основывалъ на трехъ обстоятельствахъ: первое, что главный продуктъ вывоза—пшеница въ наибольшемъ количествѣ и лучшаго качества производится въ Подольской губ. и въ южныхъ уѣздахъ Кіевской; второе, что дорога пойдетъ по наиболѣе населеннымъ мѣстностямъ, и третье, что здѣсь легче имѣть воду и топливо, чѣмъ въ новороссійскихъ степяхъ, еслибы пришлось направить дорогу на Кременчугъ. Защитники Кременчугской линіи, относительно вопроса о топливѣ, указали на Лисичанскія каменно-угольныя копи въ Харь-

ковской губернии и на невозможность имѣть уголь на Кіевской линіи. Противъ этого мнѣнія Левшинъ возразилъ, что вблизи отъ Кіевской линіи не только находятся лѣса, но и открыты во многихъ мѣстахъ значительныя залежи каменнаго угля. Инженеръ ген.-майоръ путей сообщенія г. Палибинъ высказался тоже въ пользу проведенія линіи на Кіевъ. Онъ указалъ на относительную важность снабженія топливомъ и водою. Последняя составляетъ самую настоятельную необходимость, удовлетвореніе коей возможно только или посредствомъ направленія линіи по мѣстностямъ, обилующимъ водою, или посредствомъ дорого стоящихъ сооружений, въ случаѣ проведенія линіи по мѣстамъ безводнымъ. Что касается расходовъ на топливо, то они составляютъ, по словамъ г. Палибина, не болѣе $\frac{1}{10}$ части всѣхъ эксплуатационныхъ расходовъ. Мысль эту довелъ до наглядной очевидности инженеръ ген.-майоръ Дельвигъ. По его мнѣнію, расходы на топливо составляетъ $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда на 1.000 верстъ. Еслибы расходы эти и удвоились, то и въ такомъ случаѣ стоимость провоза не возвысилась бы собственно отъ этихъ расходовъ даже на одну копейку съ пуда при тысячеверстномъ разстояніи. Что касается топлива на кіевской линіи, то ген. Дельвигъ сказалъ, что отъ Кіева къ Балтѣ не только есть лѣса, но и находится большое количество торфяныхъ болотъ, разработка коихъ была бы вызвана желѣзною дорогою, не говоря уже о тѣхъ залежахъ каменнаго угля, о коихъ упомянулъ А. И. Левшинъ. Генералъ Дельвигъ заявилъ себя сторонникомъ кіевской линіи и сдѣлалъ расчетъ, что еслибы возить уголь изъ Лисичанскихъ копей, черезъ Харьковъ, Курскъ и Кіевъ до Балты, чего по его мнѣнію, никогда случится не можетъ, то и въ такомъ случаѣ топливо въ Балтѣ было бы на $\frac{1}{10}$ коп. дороже съ пуда, чѣмъ привезенное черезъ Кременчугъ. Всѣми этими доводами совершенно устраняются опасенія, что, въ случаѣ войны, Кіево-Одесская линія можетъ остаться безъ топлива, опасеніе, которое съ особенной энергіей выставлялось на видъ сторонниками Балто-Кременчугской линіи. Горный инженеръ генералъ Гельмерсенъ сообщилъ собранію много любопытныхъ данныхъ о богатствѣ залежей каменнаго угля въ Кіевской губ., въ имѣніи графа Бобринскаго и въ другихъ мѣстахъ. Г. Рафаловичъ, извѣстный одесскій банкиръ, читалъ на французскомъ языкѣ записку въ пользу Кременчугской линіи. Сущность доказательствъ г. Рафаловича заключается въ томъ, что Одесскіе торговцы и безъ того уже скупаютъ всю пшеницу, производимую въ Подольской губ. и въ южныхъ уѣздахъ Кіевской, и что производство тамъ хлѣба не можетъ быть увеличено, ибо при требованіи засыпки въ сель-

скіе магазины, оказался въ наличномъ хлѣбѣ недостатокъ, а производство пшеницы въ Херсонской губ. и въ части Екатеринославской постоянно увеличивается. По мнѣнію г. Рафаловича, пшеница не можетъ итти въ Одессу далѣе трехсотверстнаго района, онъ обратилъ вниманіе на усиленіе торговли льнянымъ сѣменемъ и на увеличеніе требованія онаго за границу. Далѣе, въ защиту Московско-Кіево-Одесской дороги говорилъ полковникъ Обручевъ. Онъ указалъ, что всѣ доводы въ пользу того или другого направленія относятся или къ соображеніямъ торговымъ, или къ соображеніямъ политическимъ, что отдавать первымъ преимущество предъ вторыми было-бы совершенно справедливо, еслибы лица торговаго сословія строили дороги на свой счетъ, но когда государство само покрываетъ всѣ издержки, то совершенно справедливо, если соображенія государственныя будутъ поставлены на первомъ планѣ. Намъ необходимо имѣть линію близкую и параллельную западной границѣ, а этому требованію Кіево-Балтская линія удовлетворяетъ болѣе, чѣмъ Балто-Кременчугская; затѣмъ обращаясь къ степени важности той или другой изъ спорныхъ линій, г. Обручевъ предложилъ заняться, вмѣсто вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, вопросомъ о ихъ сломкѣ, еслибы онѣ существовали. Предположивъ не только эти обѣ дороги построенными, но еще нѣсколько другихъ, которыя онъ тутъ же начертилъ на картѣ, онъ спросилъ: еслибы необходимо было сломать одну изъ нихъ, какою рѣшились бы пожертвовать прежде? Общій голосъ всѣхъ присутствующихъ указалъ на Балто-Кременчугскую линію. Затѣмъ г. Вернадскій указалъ на одно общее наблюденіе, вслѣдствіе коего всѣ дороги, идущія по направленію меридіановъ оказались болѣе выгодными, чѣмъ дороги, идущія по направленію параллелей, что говоритъ въ пользу направленія дороги отъ Москвы на Кіевъ. Линію-же Харьковскую, важность коей онъ не оспариваетъ, слѣдуетъ, по его мнѣнію, вести къ Таганрогу, а не къ Одессѣ, которая есть портъ искусственной и легко подтвержденный нападеніямъ непріятелей; вообще же онъ полагаетъ, что на Черномъ морѣ слѣдуетъ имѣть нѣсколько пунктовъ, соединенныхъ желѣзными дорогами съ центромъ Россіи. По его мнѣнію, украинскія ярмарки обязаны своимъ происхожденіемъ отсутствію путей сообщенія, а не мѣстной производительности, что движеніе товаровъ по ярмаркамъ, которое принимается за движеніе промышленное, исчезнетъ, какъ только сѣверъ и югъ Россіи получатъ легкое и удобное средство для обмѣна своихъ произведеній.

Предсѣдатель статистическаго отдѣла географическаго общества Е. И. Ламанскій объявилъ, что, по его наблюденію, большинство собранія

высказалось въ пользу линіи на Кіевъ и Балту и что онъ лично также раздѣляетъ мнѣніе о предпочтительности этой линіи передъ предложенною на Харьковъ и Кременчугъ“.

Вопросъ о направленіи южныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ окончательно разрѣшенъ послѣдовавшимъ 28 декабря того-же года Высочайшимъ повелѣніемъ: „Государь Императоръ, по внимательномъ и всестороннемъ обсужденіи въ совѣтѣ министровъ журнала комитета желѣзныхъ дорогъ, по возникшему въ означенномъ Комитетѣ разномыслію относительно направленія, какое, въ видахъ государственныхъ и народно-хозяйственныхъ, слѣдуетъ предпочтительнѣе дать желѣзной дорогѣ между Москвою и Чернымъ моремъ, и по выслушаніи всѣхъ выраженныхъ въ засѣданіи мнѣній по сему важному предмету, Высочайше повелѣтъ соизволилъ: Южную желѣзную дорогу, начатую уже отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить средствами государственнаго казначейства, по возможности дѣятельно, съ одной стороны отъ Серпухова на Тулу, Орель, Курскъ и Кіевъ, а съ другой отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ, предоставивъ дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ“.

Такимъ образомъ проектъ генераль-губернатора П. Е. Коцебу о направленіи желѣзной дороги отъ Балты не на Кіевъ, а на Харьковъ былъ узаконенъ.

Иная судьба постигла предложеніе о постройкѣ желѣзной дороги на Новоселицы. Въ ноябрѣ 1864 года, т. е. почти одновременно съ проектомъ Балто-Елисаветградской дороги, Новороссійскій и Бессарабскій генераль-губернаторъ П. Е. Коцебу представилъ въ министерство путей сообщенія предложенный директоромъ австрійской Лемберго-Черновицкой желѣзной дороги Оффенгеймомъ проектъ уступочнаго договора на постройку желѣзной дороги отъ м. Новоселиць въ Бессарабіи на австрійской границѣ. Испрашиваемая по этому предложенію дорога должна была составить продолженіе строившейся дороги отъ Одессы къ Парканамъ на р. Днѣстрѣ, чрезъ Бессарабію, до соединенія съ австрійскою желѣзною дорогою, строившеюся отъ г. Львова (Лемберга) въ Галиціи къ м. Черновцамъ близъ м. Новоселиць; такимъ образомъ учредилось бы непрерывное сообщеніе отъ Вѣны до Одессы. Въ пользу предполагаемаго сообщенія приведено было учредителемъ: открытіе пути сбыта хлѣба изъ Бессарабіи и направленіе торговли Австріи транзитомъ чрезъ русскія губерніи и Одесскій портъ въ Черное море. Главныя условія

предложенія Оффенгейма заключались въ слѣдующемъ: дорога уступается иностранному обществу на 90 лѣтъ съ открытія движенія; готовыя работы между Одессой и Парканами передаются обществу, за что оно уплачиваетъ правительству по 16.000 рублей съ версты; все протяженіе дороги составитъ 450 верстъ, со включеніемъ 112 верстъ готоваго участка; капиталъ общества не назначенъ, но правительство будетъ гарантировать чистый доходъ въ 2.400.000 руб. металлическихъ, что соотвѣтствуетъ, рассчитывая по 5% на 450 верстъ, капиталу въ 106.667 руб. на версту; кромѣ того, правительство гарантируетъ капиталы, какіе общество употребитъ на сооруженіе гаваней, набережныхъ, верфей, магазиновъ при Одесскомъ портѣ, а также вѣтвей къ каменноугольнымъ копьямъ и на учрежденіе работъ въ копяхъ; ширина путей отъ Новоселицъ до соединенія съ Балто-Одесскою дорогою должна равняться ширинѣ пути австрійскихъ дорогъ, 4 ф. $6\frac{7}{8}$ д. = 0,653 саж., а отъ точки соединенія, до Одессы, обществу дается право положить по той-же ширинѣ пути третій рельсъ (дабы австрійскій подвижной составъ могъ безъ перегрузки и остановки приходиться изъ-за границы въ Одессу); близъ Одесскаго порта уступаются обществу бесплатно нужныя ему мѣста подъ магазины, склады товаровъ, набережныя, верфи и пр. и на этомъ пространствѣ общество освобождается отъ всякихъ податей, сборовъ и налоговъ; обществу предоставляется исключительное право разыскивать и добывать въ Бессарабіи и Херсонской губерніи антрацитъ и каменный уголь; всѣ недоразумѣнія между правительственными лицами и обществомъ должны разрѣшаться третейскимъ судомъ въ одномъ изъ иностранныхъ посольствъ въ С.-Петербургѣ.

Предложеніе Оффенгейма было разсмотрѣно въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, который журналомъ 2 февраля 1865 г. единогласно положилъ: отклонить предложеніе это впредь до производства въ 1865 году изысканій для соединенія Одессы съ Лембергскою дорогою по двумъ направленіямъ: отъ Парканъ чрезъ Кишиневъ и Новоселицы и отъ Балты по лѣвому берегу Днѣстра и предоставить Оффенгейму и другимъ желающимъ имѣть при изысканіяхъ своихъ агентовъ, не давая имъ ни обнадеживанія на уступку дороги, ни права на какое либо вознагражденіе; журналъ этотъ Высочайше утвержденъ 3 февраля 1865 года. Вслѣдъ затѣмъ Оффенгеймъ, продолжая свое домогательство, сдѣлалъ нѣкоторыя уступки; въ томъ числѣ уменьшилъ размѣръ просимой гарантіи съ 2.400.000 руб. мет. до 1.600.000 руб. метал. въ годъ. Измѣненное предложеніе подвергнуто было снова обсужденію въ Коми-

тетѣ желѣзныхъ дорогъ, который, по журналу 15 марта 1865 г. № 8, согласно мнѣнію главноуправляющаго путями сообщенія большинствомъ 8 голосовъ противъ 2 (высказавшихся въ пользу принятія предложенія), нашель а) въ отношеніи пользы Новоселицо-Одесской дороги, что путь этотъ, на который испрашивается такая гарантія правительства и такія льготы, какихъ не было дано еще ни одному обществу, который никогда не входилъ въ сѣть главныхъ сообщеній Имперіи и на который требуется заключеніе уступочнаго договора прежде производства изысканій, весьма полезенъ для Австріи, торговлѣ которой, вмѣсто крайне неудобнаго выхода въ Черное море чрезъ Галацъ, по труднымъ для плаванія Дунайскимъ гирламъ, откроется удобный путь чрезъ Одесскій портъ; что для Россіи дорога эта будетъ имѣть совершенно другое значеніе, — она приготовитъ намъ опаснаго соперника на азіатскихъ рынкахъ, во вредъ будущности нашихъ мануфактуръ; она пособитъ переходу части судоходства по Черному морю въ руки австрійцевъ; увеличитъ въ Одессѣ число иностранныхъ торговыхъ домовъ въ ущербъ собственному нашему торговому сословію; она доставитъ Австріи полное удобство быстро и внезапно сосредоточивать свои войска на границѣ и овладѣть Одесскимъ портомъ, тогда какъ большая часть нашихъ войскъ будетъ еще на лѣвомъ берегу Днѣстра; б) въ отношеніи выгоды прочихъ условій предложенія, — что испрашиваемая гарантія весьма высока, что прочія условія, какъ наприм. предпочтительное право на сооруженіе дорогъ во всемъ Новороссійскомъ краѣ, на предоставленіе обществу производить эксплуатацію на счетъ правительства отъ Одессы до Парканъ, на допущеніе заграничной ширины пути и т. д. до такой степени неудобны, что даже не требуютъ и опроверженія; что угроза вести дорогу отъ Черновицъ на Галацъ, если Оффенгейму не будетъ дана концессія на Одесскую дорогу, не имѣетъ значенія какъ по неудобству Галацкой дороги, примыкающей не къ морю, а къ Дунайскимъ гирламъ, такъ и по малому усгѣху образованія капитала Черновицкой дороги, подающему поводъ къ сомнѣнію, чтобы собранныя для Бессарабской дороги деньги не были обращены обществомъ на окончаніе дороги Черновицкой. По всѣмъ этимъ соображеніямъ Комитетъ полагалъ: отложить рѣшеніе предложеній Оффенгейма до производства изысканій по Бессарабіи и чрезъ Подольскую губернію.

Государь Императоръ, по выслушаніи въ совѣтѣ министровъ журнала Комитета и выраженныхъ по сему предмету различныхъ мнѣній, раздѣлившихся въ пользу и противъ предложеній Оффенгейма, 31 мар-

та 1865 г. Высочайше повелѣть соизволилъ: „отложить окончательное рѣшеніе предложеній Оффенгейма до производства надлежащихъ изысканій для соединенія Одессы съ Лембергскою желѣзною дорогою, какъ чрезъ Бессарабію по направленіямъ отъ Парканъ и отъ Борци близъ Балты чрезъ Слободзею, такъ и чрезъ Подольскую губернію въ направленіи на Тарнополь“.

На основаніи приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, произведены и окончены въ октябрѣ 1865 г. изысканія по тремъ указаннымъ направленіямъ и избраны по нимъ три линіи, по которымъ возможно устроить сообщеніе Одессы съ Лембергомъ: 1) чрезъ Подольскую губернію отъ д. Борцей по направленію Кіево-Балтской дороги до мѣстечка Станиславчика и затѣмъ на пограничное съ Галиціей мѣстечко Волочискъ по направленію къ Тарнополю; 2) вдоль Бессарабіи отъ Тирасполя чрезъ Кишиневъ къ Новоселицамъ и 3) отъ Тирасполя чрезъ Кишиневъ къ Яссамъ на соединеніе въ Молдавіи съ Черновицко-Галацкою дорогою. Выводы изысканій доказали превосходство Подольской линіи предъ прочими во всѣхъ отношеніяхъ. Протяженіе Подольской линіи 342,6 в. Новоселицкой 355,14 в., Ясской 166 в.; слѣдовательно Подольская линія короче Новоселицкой на $12\frac{1}{2}$ в., а такъ какъ въ ней заключаются 174,9 в. дороги отъ Балты до Станиславчика, составляющія часть линіи Кіево-Балтской, которая должна была быть устроена во всякомъ случаѣ, то должно заключить, что Подольская линія короче Новоселицкой на $187\frac{1}{2}$ в. и почти одинаковой длины съ Яскою. Полное протяженіе пути отъ Одессы до Лемберга по Подольской линіи короче на $35\frac{1}{2}$ в. чѣмъ по Новоселицкой и на $43\frac{1}{2}$ в. чѣмъ по Ясской. Среднее количество земляныхъ работъ на версту на Подольской линіи на 40% менѣе чѣмъ по Новоселицкой и хотя болѣе на 23% чѣмъ по Ясской, но за то первая линія не требуетъ ни тоннелей, ни мостовъ чрезъ Днѣстръ. Подольская линія не требуетъ вовсе ни тоннелей, ни большихъ мостовъ, а только 30 малыхъ мостовъ; Новоселицкая требуетъ 2 тоннеля въ сложности 1.125 саж. длиною, 4 большихъ моста, въ томъ числѣ чрезъ Днѣстръ и 93 малыхъ моста; Ясская линія требуетъ 1 тоннель въ 180 саж. длиною, 1 большой мостъ чрезъ Днѣстръ и 62 малыхъ. Стоимость дороги на версту на Подольской линіи на $28\frac{1}{2}\%$ дешевле чѣмъ на Ясской. Подольская линія можетъ быть построена въ 2 или 3 года; Новоселицкая по количеству и трудности работъ не менѣе 4 лѣтъ. Густота населенія на Подольской линіи на 92% болѣе, чѣмъ на Новоселицкой и на 76% болѣе, чѣмъ на Ясской. Среднее коли-

чество лѣсовъ на Подольской линіи на 136⁰/₀ болѣе чѣмъ на Новоселицкой и на 76⁰/₀ болѣе чѣмъ на Ясской. Обработанныхъ земель на Подольской линіи на 114⁰/₀ болѣе чѣмъ на Новоселицкой и на 80⁰/₀ болѣе чѣмъ на Ясской. По мѣстной производительности и на основаніи таможенныхъ свѣдѣній можно было ожидать притока грузовъ на Подольскую линію въ 2¹/₂ раза болѣе, чѣмъ на Новоселицкую и въ 1¹/₂ раза болѣе чѣмъ на Яскую.

Въ отношеніи политическомъ Подольская линія, соединяющая юго-западный край чрезъ Кіевъ и Курскъ съ Москвою и центральною частью Россіи, представляетъ рѣшительное преимущество въ видахъ общей государственной пользы, чѣмъ дороги Бессарабскія, лишенная прямой связи съ внутреннею Россіей и соединяющія европейскія государства только съ Одессою и слѣдовательно представляющія только интересъ мѣстный. Соединеніе-же европейскихъ государствъ съ имперіею, въ международныхъ сношеніяхъ, Подольской линіей на 35—40 в. короче въ отношеніи къ Одессѣ и на 625 в. короче въ отношеніи къ Кіеву и внутреннимъ губерніямъ, чѣмъ по Бессарабской линіи. Въ стратегическомъ отношеніи преимущество Подольской линіи, идущей по лѣвому берегу Днѣстра и связанной чрезъ Кіевъ и Курскъ съ Москвою, предъ линіей Бессарабской, положительно признано специалистами военнаго искусства.

Когда предложеніе Оффенгейма, поддерживаемое новороссійскимъ и бессарабскимъ генералъ-губернаторомъ П. Е. Коцебу, получило огласку, то вопросъ о выборѣ направленія Черновицкаго или Кіевскаго сдѣлался предметомъ всесторонняго обсуждения и горячихъ преній какъ въ правительственныхъ, такъ и въ спеціальныхъ обществахъ, а равно возбудилъ горячую полемику въ ежедневной прессѣ, продолжавшуюся до окончательнаго рѣшенія вопроса Высочайшею властью. Во время производства изысканій, инженеры Оффенгейма, приглашенные къ непосредственному въ нихъ участію вмѣстѣ съ русскими инженерами, уклонились отъ совмѣстныхъ занятій съ послѣдними и, предъ самымъ окончаніемъ изысканій, представили свои планы направленія и нивелировки, которые, по свѣркѣ съ натурою, оказались не только не правильными, но даже въ нѣкоторыхъ мѣстахъ явно несообразными.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, рассмотрѣвъ выводы изысканій и относительныя достоинства трехъ изслѣдованныхъ направленій, подвергъ обсужденію какъ степень возможности скорого исполненія предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и истребованныя отъ Оффенгейма рѣ-

пительныя и положительныя его условія на сооруженіе Бессарабской дороги. Журналъ Комитета разсмотрѣнъ въ Высочайшемъ присутствіи въ совѣтѣ министровъ 17 февраля 1866 года и вопросъ окончательно разрѣшенъ Высочайшимъ повелѣніемъ, послѣдовавшимъ 19 февраля 1866 года въ С.-Петербургѣ: „Государь Императоръ, по внимательномъ и всестороннемъ обсужденіи, въ засѣданіи совѣта министровъ 17 февраля 1866 г. журнала Комитета желѣзныхъ дорогъ по дѣлу о соединеніи Одессы съ Лембергскою желѣзною дорогою, — Высочайше повелѣтъ соизволилъ: въ виду рѣшительныхъ преимуществъ Подольской линіи, предложеніе Оффенгейма на устройство Новоселицкой дороги отклонить.

Не входя въ оцѣнку проекта Оффенгейма, ограничимся выдержкой изъ изслѣдованія А. А. Головачева, который по этому поводу говоритъ слѣдующее: „Предложеніе Оффенгейма вполнѣ характеризуетъ взглядъ заграничныхъ аферистовъ на нашъ дѣловой міръ. Люди эти, повидимому, полагаютъ, что у насъ, въ виду необходимости желѣзныхъ дорогъ, не съумѣютъ по достоинству оцѣнить тѣхъ благодѣяній, которыя они способны оказать сѣвернымъ варварамъ. Ихъ безцеремонность доходитъ до того, что они не находятъ даже нужнымъ точнѣе опредѣлить длину дороги или считаютъ возможнымъ преувеличить ее болѣе, чѣмъ на четвертую часть, затѣмъ не находятъ нужнымъ указать и размѣръ капитала, въ надеждѣ, что мы можемъ попасться даже на эту удочку, а они этими средствами покроютъ свои расходы по устройству дороги отъ Львова до нашей границы. Но этимъ еще не исчерпывается окончательно дерзость этихъ аферистовъ. Они требуютъ владѣнія дорогой въ теченіе 90 лѣтъ съ открытія движенія, устройство дороги колеей въ ширину австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ; бесплатнаго отвода земли близь Одесскаго порта для устройства складовъ и магазиновъ; освобожденія на этомъ пространствѣ отъ всякихъ податей, сборовъ и налоговъ и наконецъ особой юрисдикціи для разрѣшенія недоразумѣній между обществомъ и правительствомъ, т. е. третейскаго суда въ одномъ изъ иностранныхъ посольствъ. Довольно странно, что люди рѣшаются дѣлать подобныя предложенія съ какою-нибудь надеждою на успѣхъ, но еще страннѣе, что эти предложенія серіозно обсуждаются и дважды вносятся на разсмотрѣніе въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, хотя и въ измѣненномъ видѣ“¹⁾.

¹⁾ А. А. Головачевъ. Желѣзныя дороги въ Россіи. „Сборникъ Госуд. Знаній“ т. IV, стр. 302 и 303.

Въ силу приведеннаго выше рѣшенія 28 декабря 1864 года были выработаны основныя условія на постройку Балто-Елисаветградской желѣзной дороги; постройка дороги по этимъ условіямъ, Высочайше утвержденнымъ 26 марта 1865 года, была предоставлена оптомъ барону К. К. Унгернъ-Штернбергу съ производствомъ изысканій, составленіемъ проектовъ, приобрѣтеніемъ земель и имуществъ за сумму не свыше 45.000 р. съ версты, что составляетъ на предполагавшуюся длину линіи въ 234 версты, расходъ въ 10.530.000 руб. Контрактъ на эту работу заключенъ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ съ Новороссійскимъ и Бессарабскимъ генераль-губернаторомъ 12 мая 1865 года. Главнѣйшія условія этого договора были слѣдующія.

Направленіе линіи избрано барономъ Унгернъ-Штернбергомъ по произведеннымъ его распоряженіемъ изысканіямъ, разсмотрѣно министерствомъ Путей Сообщенія и удостоилось Высочайшаго утвержденія 25 марта 1865 г. Барону Унгернъ-Штернбергу предоставлено, при болѣе подробныхъ изысканіяхъ измѣнять это направленіе, уклоняясь въ сторону не болѣе 5 верстъ. Наибольшій предѣлъ продольныхъ склоновъ назначенъ 0,008; наименьшій радіусъ 300 саж. Земляное полотно и каменные части мостовъ подъ два пути. Мосты и трубы каменные или металлическіе, или частію каменные, частію металлическіе. Толщина балластнаго слоя 0,20 с., изъ коихъ нижній слой 0,16 с., изъ песка, хряща или гравія, а верхній—въ 0,04 с. изъ щебня или голышей. Поперечины, въ числѣ 1400 на версту, изъ дубоваго или сосноваго лѣса, длиною 1,25 саж., толщиною: брусья не менѣе 0,08 саж., а пластины не менѣе 0,065 саж. Рельсы вѣсомъ не менѣе 26,58 фунтовъ на погонный футъ. Паровозныя и вагонныя сараи, мастерскія, пассажирскія и водоподъемныя зданія, каменные, прочія строенія и зданія малыхъ станцій могутъ быть деревянныя; дорожныя сторожевыя будки доускаются мазанковыя или земляныя. Телеграфъ въ 2 проволоки. Количество подвижнаго состава: паровозовъ вѣсомъ до 28 тоннъ—9; вѣсомъ до 35 тоннъ—25; вагоновъ пассажирскихъ 90, товарныхъ разнаго рода 560. Техническое наблюденіе поручается инспектору отъ министерства путей сообщенія, въ которое представляется и техническая отчетность по работамъ. Контрольно-финансовое наблюденіе предоставлено новороссійскому и бессарабскому генераль-губернатору, денежная и матеріальная отчетность представляется въ Государственный Контроль. Въ распоряженіе строителя назначаются двѣ рабочія бригады штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, въ составѣ до 9.000 человекъ. Строителю предоставлены права, присвоенныя государ-

ственнымъ работамъ, обязательнаго отчужденія земель и имуществъ, безплатнаго занятія казенныхъ пустопорожнихъ неарендованныхъ земель, безшплиннаго ввоза потребныхъ для дороги матеріаловъ изъ-за границы, съ принятіемъ на счетъ казны потерей на курсѣ при заграничныхъ платежахъ, пониженіе тарифа при перевозкахъ по Балто-Одесской дорогѣ рабочихъ, служащихъ и матеріаловъ. Срокъ окончанія работъ и открытія движенія по всей линіи назначенъ въ три года со дня утвержденія основныхъ условій, т. е. 26 марта 1868 г. Сбереженія расходовъ противъ оптовой подрядной суммы, остаются въ пользу барона Унгернъ-Штернберга въ размѣрѣ до 3⁰/₀ валовой контрактной суммы; дальнѣйшее затѣмъ сбереженіе поступаетъ въ пользу казны; въ счетъ условной стоимости участка при расчетѣ преміи не входятъ потери на курсѣ¹⁾).

Къ работамъ по постройкѣ Балто-Елисаветградской дороги было приступлено въ маѣ 1866 г.; при постройкѣ общая длина линіи увеличилась до 244,64 вер., т. е. на 10,64 вер. противъ контрактной; предѣлъ продольныхъ склоновъ, принятый по первоначальному проекту до 0,08, уменьшенъ до 0,0072 и введены кривыя, описанныя радіусами менѣе допущеннаго контрактомъ предѣла 300 саж., а именно 3 кривыя въ 275,2, 2 въ 250 и 1 въ 175 сажень. Въ 1867 году работы подвинулись на столько, что 1 сентября 1867 года послѣдовало открытіе движенія на участкѣ Балта-Ольвіополь протяженіемъ въ 109,25 вер. По отчету строителя барона Унгернъ-Штернберга, постройка дороги протяженіемъ 244 версты обошлась въ 9.634.061 руб. 90 к., а съ прибавленіемъ къ ней 315.000 руб., составляющихъ барышъ контрагента, вся дорога обошлась въ 40.737 рублей.

Въ половинѣ мая 1870 года Балто-Елисаветградская дорога была доведена до перехода чрезъ Ингуль, а мостъ чрезъ Ингуль и сооруженія на станціи Елисаветградъ предполагалось закончить въ августѣ. Въ началѣ іюля Балто-Елисаветградская дорога была осмотрѣна комиссіей. Интересно заключеніе комиссіи о результатахъ осмотра. Дорога выстроена такъ солидно и такъ прочно, что, по мнѣнію комиссіи, нельзя желать лучшаго; станціи отличаются красотой и тщательностью сооруженія; всѣ онѣ достаточно снабжены водой и совершенно обезпечиваютъ въ этомъ отношеніи эксплуатацію дороги.

¹⁾ Основные условія для заключенія съ барономъ Унгернъ-Штернбергомъ контракта на постройку желѣзной дороги отъ Балты до Елисаветграда и самый контрактъ опубликованы были въ „Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 г.“ (Отд. III, стр. 1—36).

3) Кіево-Балтская дорога.

На сооруженіе этой линіи поступили въ 1865 и 1866 годахъ два предложенія: берлинскаго негодіанта Леви съ директоромъ лондонской компаніи металлическихъ сооруженій Броуномъ и бельгійскаго поданнаго Де-Вріера и К^о. Высочайше утвержденнымъ 21 мая 1866 г. положеніемъ Комитета министровъ сооруженіе Кіево-Балтской дороги было предоставлено товариществу съ Де-Вріеромъ во главѣ,¹⁾ простымъ подряднымъ способомъ. Условія договора, заключеннаго съ товариществомъ 25 мая 1866 г. заключались въ слѣдующемъ. Товарищество приняло на себя постройку и снабженіе всѣми необходимыми принадлежностями желѣзной дороги отъ Кіева до Балты длиною въ 428 в. съ вѣтвями отъ Казатина къ Бердичеву въ 27 верстъ и отъ Жмеринки къ Волочискѣ 167 верстъ, всего 622 версты съ землянымъ полотномъ и мостами подъ два пути на участкѣ отъ Жмеринки до Балты, а на остальномъ притяженіи подъ одинъ путь. Работы должны были быть окончены чрезъ 4 года со дня подписанія договора, т. е. не позже 24 мая 1870 года. Во время работъ товарищество пользуется правами, присвоенными государственнымъ работамъ, открытія временнаго рабочаго движенія по готовымъ участкамъ, добыванія камня, песка, гравія и глины для построекъ въ пустопорожнихъ казенныхъ земляхъ, безлѣсныхъ и несоставляющихъ оброчныхъ статей; перевозки служащихъ и потребностей по правительственнымъ дорогамъ по пониженному тарифу; беспошлиннаго ввоза изъ за границы рельсовъ, подвижнаго состава, матеріаловъ сырыхъ и въ издѣліяхъ для всѣхъ родовъ снарядовъ и принадлежностей дорогъ, освобожденія отъ гербовыхъ и другихъ пошлинъ во время заключенія и исполненія контракта. Отчужденіе земель оставалось на обязанности правительства. Общая подрядная сумма контрактомъ опредѣлена въ 14.083.370 руб. 50 коп. метал. и 23.167.696 руб. кредитныхъ, что составляетъ на версту пути 21.484 р. 60 к. метал. и 37.403 р. 24 к. кредитныхъ;

¹⁾ Товарищество для постройки Кіево-Балтской дороги состояло изъ слѣдующихъ лицъ: 1) баронъ А. Де-Вріеръ, администраторъ генеральнаго банка въ Брюсселѣ, 2) П. Шакенъ, контракторъ желѣзныхъ дорогъ въ Парижѣ, 3) А. Б. Броно, контракторъ желѣзныхъ дорогъ въ Брюсселѣ, 4) Р. У. Кеннардъ, президентъ нѣсколькихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ въ Лондонѣ, 5) А. Лаграндъ-Дюмансо, президентъ генеральнаго банка въ Брюсселѣ, 6) А. Г. Блезъ-де-Вождъ, администраторъ желѣзныхъ дорогъ въ Парижѣ, 7) Ж. Ф. Кайль, мануфактуристъ въ Парижѣ, 8) А. Л. Шейлюсъ негодіантъ въ Парижѣ, 9) А. А. Фильель-Броги инженеръ, 10) Ф. Л. Ф. Калье инженеръ въ Парижѣ, 11) Ж. С. Гуэль инженеръ въ Парижѣ и 12) Общество Фивъ-Лиль съ капиталомъ 6.000.000 франковъ въ Парижѣ.

при курсѣ же 7 руб. 80 коп. за фунтъ стерлинговъ стоимость вереты опредѣлится 64.216 р. кредитныхъ, а вмѣстѣ съ отчужденіемъ имущества, полагая 1000 р. на версту, 65.216 рублей, кромѣ процентовъ за время постройки и расходовъ по реализаціи капитала.

При разрѣшеніи вопроса о постройкѣ желѣзной дороги отъ Кіева до Балты, вѣтвь къ Волочиску имѣлось въ виду построить тогда, когда послѣдуетъ соглашеніе съ Австріей о соединеніи этой вѣтви чрезъ Тарнополь со Львовомъ; по этому въ кантрактъ съ товариществомъ Де-Вріеръ и К^о обязательство строить вѣтвь отъ Жмеринки къ Волочиску было введено условно съ предоставленіемъ правительству права въ теченіе года исключить эту вѣтвь изъ обязательствъ товарищества.

Изысканія между Кіевемъ и Балтою были произведены инженеръ-капитаномъ А. Е. Шпилевымъ и 24 февраля 1866 года послѣдовало утвержденіе направленія Кіево-Балтской дороги, при чемъ въ видахъ ускоренія хода дѣла по сооруженію этого рельсоваго пути было испрошено Высочайшее разрѣшеніе, не ожидая заключенія договора съ товариществомъ, приступить съ 15 мая къ производству земляныхъ работъ на главной линіи посредствомъ войска, при чемъ товарищество де-Вріеръ и К^о. обязывалось принять всѣ исполненныя работы и возратить правительству сдѣланные имъ расходы.

Для производства работъ назначены были 5, 14 и 33 пѣхотныя дивизіи, при чемъ работы были распределены слѣдующимъ образомъ: 5-й дивизіи поручены работы отъ Кіева по направленію къ д. Борцаговкѣ, 14-й—на участкѣ отъ д. Борщей до д. Слободки и, наконецъ, 33-й дивизіи—близъ Винницы. Къ работамъ было приступлено 19 мая 1866 года близъ селенія Борщей у соединенія съ Одесско-Балтской дорогой 1-мъ баталіономъ Волынскаго полка. Вознагражденіе солдатъ за земляныя работы было рассчитано такъ: поденная плата была опредѣлена въ 45 коп., но на руки выдавалось только отъ 10 до 15 коп.; остальные-же деньги удерживались и изъ нихъ дѣлался вычетъ на погашеніе стоимости инструментовъ для производства земляныхъ работъ. Товарищество Де-Вріеръ и К^о 23 іюля 1866 года внесло условленный договоромъ залогъ въ 875.000 руб. металлическихъ, а съ 1 августа того-же года приняло работы въ свое завѣдываніе.

Работы по сооруженію Кіево-Балтской дороги шли весьма медленно, что зависѣло главнымъ образомъ отъ плохой организаціи дѣла найма рабочихъ. Строители дороги сдали съ подряда наемъ и продовольствіе рабочихъ. Подрядчики, заботясь объ извлеченіи возможно большихъ

выгодъ для себя, повели дѣло такъ, что строители весною остались лишь съ рабочими изъ Черниговской и бѣлорусскихъ губерній, отданными крестьянскими обществами въ отработки податей, при чемъ и эти оставшіеся рабочіе весьма дурно содержались. Многіе изъ рабочихъ прямо убѣгали, другіе приносили жалобы администраціи по постройкѣ дороги и губернскимъ властямъ и въ концѣ-концовъ строители, чтобы совсѣмъ не остаться безъ рабочихъ, принуждены были назначить имъ добавочное вознагражденіе по 5 коп. въ день. Все это побудило строителей ходатайствовать объ отпускѣ на работы солдатъ; ходатайство это было удовлетворено и на работы было отпущено около 6.000 человѣкъ, въ томъ числѣ до 3.000 человѣкъ, составлявшихъ, такъ называемую, штрафную бригаду.

Къ 1 ноября 1867 г. была готова значительная часть дороги, но при освидѣтельствованіи работъ многія насыпи были найдены неудовлетворительными и плата со стороны правительства была произведена только за 40 верстъ, признанныхъ вполнѣ оконченными. Затѣмъ къ 1 января 1868 г. были закончены земляныя работы на 322 верстахъ, искусственныя каменныя сооруженія въ количествѣ 20⁰/₀ изъ общаго числа и всѣ каменныя части желѣзныхъ мостовъ; рельсы были заготовлены на 560 верстъ и въ наличности имѣлось 6 паровозовъ, въ 28 тоннъ каждый. Въ концѣ августа 1868 г. рельсы были положены на всемъ протяженіи отъ Балты до Кіева, что дало возможность открыть временное движеніе на этомъ протяженіи. Открытіе-же линіи для общаго пользованія, согласно условіямъ договора съ правительствомъ, должно было состояться въ концѣ мая 1870 года; но еще въ началѣ 1869 г. заводчики и землевладѣльцы губерній Юго-Западнаго края, Черниговской и Полтавской, вошли въ министерство путей сообщенія съ ходатайствомъ объ ускореніи открытія товарнаго движенія по Кіево-Балтской дорогѣ. Въ половинѣ января 1870 г. образована была комиссія для осмотра Кіево-Балтской дороги въ слѣдующемъ составѣ: предсѣдатель инженеръ Шернваль и члены: инженеръ Петерсъ, инженеръ Генрихъ, инженеръ Фалевичъ и инженеръ Зубовъ. Открытіе движенія отъ Кіева до Одессы послѣдовало 26 мая 1870 года.

4) Одесская желѣзная дорога.

Въ концѣ шестидесятыхъ годовъ, когда шла постройка Одесско-Балтской, Балто-Елисаветградской и Кіево-Балтской дорогъ, Русское Общество Пароходства и Торговли было уже вполнѣ прочно поставленнымъ

предпріятіемъ; къ этому времени оно пріобрѣло немаловажное значеніе на Черномъ и Азовскомъ моряхъ, являлось серіознымъ конкурентомъ иностранныхъ компаній и, руководимое Н. М. Чихачевымъ, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе расширяло свои операціи. Въ 1870 году ожидалось открытіе Суэзскаго канала. Это было событіемъ огромной важности для всей Европы и, безъ сомнѣнія, при наличности извѣстныхъ условій, должно было отразиться на коммерческой жизни Одессы. Н. М. Чихачовъ первый обратилъ вниманіе на значеніе Суэзскаго канала для русской торговли и пожелалъ воспользоваться выгодами, которыя можетъ дать Русскому Обществу Пароходства и Торговли пріобрѣтеніе восточныхъ грузовъ, слѣдовавшихъ до того кругомъ Африки чрезъ Персію и Среднюю Европу въ Россію; онъ остановился на мысли сдѣлать Одессу при помощи новаго морского пути, ввознымъ портомъ для произведеній Китая, Индіи и вообще Восточной Азіи не только для Россіи, но и для сопредѣльныхъ съ послѣднею государствъ. Словомъ, въ то время возникла мысль Одессу противопоставить Триесту. Выполненіе этого, не говоря о соотвѣтственныхъ мѣропріятіяхъ правительства, могло быть осуществлено исключительно при полномъ содѣйствіи прилегающихъ къ Одессѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ иначе соперничество Одессы съ Триестомъ было невысказуемо. Содѣйствіе-же желѣзныхъ дорогъ, по мнѣнію Н. М. Чихачова, лучше всего можно было обезпечить полнымъ сліяніемъ этихъ дорогъ съ администраціей общества пароходства. Министръ финансовъ М. Х. Рейтернъ, вообще не бывшій сторонникомъ казеннаго хозяйства, сочувственно встрѣтилъ предложеніе Русскаго Общества пароходства. Проектъ продажи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и выдачи концессіи Русскому Обществу пароходства не получилъ своевременно гласности и Русское Общество не встрѣтило конкурентовъ, которые оспаривали-бы у него концессію.

Концессія была выдана 22 іюня 1870 года, при чемъ вновь образовавшееся общество было наименовано „Русскимъ Обществомъ Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги“¹⁾. Общество обязывалось: 1) пріобрѣсти отъ правительства желѣзныя дороги отъ Одессы до Балты съ вѣтвями къ Одесскому порту, Куяльницкимъ солянымъ промысламъ, Тирасполю на р. Днѣстрѣ, отъ Балты до Елисаветграда, отъ Бирзулы чрезъ Жмеринку до Волочиска и отъ Тирасполя до Кишинева, всего 902³/₄ версты; 2) построить на свой счетъ новую желѣзную дорогу, длиною около 103

¹⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ 1870—1872, стр. 4.

верстъ, отъ Кишинева до рѣки Прута по направленію къ Яссамъ въ Румыніи и 3) произвести снабженіе упомянутыхъ дорогъ необходимымъ подвижнымъ составомъ и принадлежностями эксплуатаціи въ дополненіе къ имѣющимся, а также произвести необходимыя работы, обзаведенія и устройства по приобрѣтаемымъ отъ правительства желѣзнымъ дорогамъ и распространеніе Одесской станціи.

Нарицательный капиталъ общества составлялся изъ:

1) нарицательной стоимости правитель-	
ствомъ переданныхъ дорогъ	47.445.000 р. метал.
	и 14.869.500 р. кредитн.
2) нарицательной стоимости дополнитель-	
ныхъ работъ и поставокъ	8.614.500 р. кредитн.
3) нарицательнаго капитала, потребнаго на	
сооруженіе дороги отъ Кишинева до рѣки Прута	6.929.000 р. кредитн.
Итого	47.445.000 р. метал.
	и 30.413.000 р. кредитн.

Капиталъ этотъ образовался:

негарантированныхъ акцій на	30.413.000 р. кредитн.
гарантированныхъ облигацій на	47.445.000 р. метал.

За уступаемые Обществу желѣзныя дороги правительство получало:

акцій на	14.869.500 р. кредитн.
всѣ облигаціи на	47.445.000 р. метал.

Остальныя акціи на 15.443.500 р. кредитн. оставались въ распоряженіи Общества для сооруженія Кишиневскаго участка и для дополнительныхъ работъ и поставокъ по всей дорогѣ. Акціямъ, предоставленнымъ въ распоряженіе Общества, давалась до 1 іюля 1878 года право преимущества предъ правительственными акціями по участию въ прибыляхъ желѣзной дороги, не свыше, однако 5⁰/₀ на нарицательный капиталъ выпущенныхъ Обществомъ акцій. Общество имѣло право до 1 іюля 1875 года выкупить акціи правительства по 75 рублей за каждые 100 руб. нарицательнаго капитала.

По условіямъ концессіи, операціи желѣзнодорожныя были совершенно отдѣлены отъ пароходнаго предиріятія и это обстоятельство оказало не малое вліяніе на результаты дѣятельности вновь образованнаго общества. Администрація общества зависѣла исключительно отъ владѣльцевъ пароходныхъ акцій, такъ какъ новый уставъ былъ утвержденъ только 29 апрѣля 1874 года и только тогда могло быть созвано общее со-

браніе съ участіемъ владѣльцевъ акцій желѣзнодорожныхъ. Тѣмъ не менѣе управленіе общества пароходства сдало въ 1871 г. постройку участка желѣзной дороги отъ Кишинева до румынской границы на рѣкѣ Прутѣ съ устройствомъ на этой рѣкѣ моста по оптовому контракту банкирамъ Ефруси и К^о., Рафаловичъ и К^о., І. Е. Гинцбургъ, Р. Розенталь и М. В. Вейкерсгеймъ. Работы шли на столько медленно, что 15 августа 1873 года возможно было открыть только часть этого участка, а вполнѣ онъ былъ открытъ лишь 20 марта 1877 года. Несмотря на значительный капиталъ на сооруженіе Кишиневскаго участка въ 103 версты, а именно 6.929.000 руб. или 67.272 руб. на версту безъ подвижнаго состава, оказалось, что денегъ этихъ недостаточно, что первоначальныя изысканія были сдѣланы не вполнѣ удовлетворительно и что необходимо было произвести такія работы, удовлетворить которыя безъ выпуска дополнительнаго облигаціоннаго капитала было не возможно.

Въ 1874 году, когда послѣдовало утвержденіе устава и было созвано первое общее собраніе акціонеровъ, то не только весь капиталъ Общества былъ уже израсходованъ, но оно было въ долгу у правительства на сумму 2.889.281 руб. метал. по неплатежу процентовъ на облигаціи и на сумму 849.643 руб. на другія нужды общества.

Русское Общество Пароходства и Торговли владѣло Одесской дорогой въ теченіе 8 лѣтъ и за все это время финансовыя результаты эксплуатаціи были весьма неудовлетворительны. Частныя акціонеры, несмотря на свое преимущественное право полученія дивиденда сравнительно съ правительствомъ, не получали никакого дохода, такъ какъ чистаго дохода не доставало даже на уплату процентовъ по облигаціямъ. Единственное исключеніе въ этомъ отношеніи представилъ 1877 годъ, когда война вызвала движеніе войскъ на югъ, а закрытіе черноморскихъ портовъ—хлѣбныхъ грузовъ на сѣверъ. Усиленное движеніе по Одесской желѣзной дорогѣ въ оба конца подняло ея доходность и позволило въ этомъ году не только оплатить проценты на облигаціи, но и выдать частнымъ акціонерамъ дивидендъ въ 5⁰/₀ на акцію.

На администрацію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, во время владѣнія имъ Одесскою желѣзною дорогою, слышалось много нареканий, изъ которыхъ наиболѣе серіознымъ были обвиненія, изложенныя въ запискѣ Одесскаго комитета торговли и мануфактуръ, гдѣ доказывалось, что тарифы Одесской дороги устанавливаются исключительно въ интересахъ пароходства и что движеніе по рельсовому пути тормозится, если это даетъ лишній заработокъ пароходамъ Общества.

Во все время эксплуатаціи Одесской дороги обществомъ пароходства акціи дороги стояли весьма низко и цѣнились втрое и даже вчетверо ниже номинальной стоимости; только предъ изъятіемъ дороги изъ вѣдѣнія пароходнаго общества и передачею Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, когда явилась надежда, что дѣла дороги будутъ приведены въ порядокъ, акціи повысились. На петербургской биржѣ акціи одесской дороги въ апрѣлѣ 1877 года стояли отъ 37 р. до 40¹/₂ руб., затѣмъ стали подниматься и въ концѣ декабря 1877 года котировались по 66 р. 73 к., а въ іюнѣ 1878 г. дошли до 83 р. 80 коп.

Наконецъ, при обмѣнѣ на акціи Юго-Западныхъ дорогъ были зачислены по 83 руб. 33 коп.

5) Кіево-Брестская дорога.

Въ 1870 году почти одновременно съ обществомъ Одесской дороги возникло общество Кіево-Брестской дороги. Вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги для соединенія Кіева съ Брестомъ впервые былъ возбужденъ въ 1867 году, когда уполномоченный товарищества Де-Вріеръ и К^о., строившаго Кіево-Балтскую дорогу, г. Фильель-Броги обратился къ министру путей сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи произвести на свой счетъ изысканія для составленія проекта сооруженія рельсоваго пути отъ Бердичева чрезъ Житомиръ до Бреста. Въ то время необходимость проведенія желѣзной дороги въ этомъ направленіи весьма многими оспаривалась и въ высшихъ правительственныхъ сферахъ отсутствовало твердое убѣжденіе о цѣлесообразности затраты значительныхъ средствъ на постройку дороги до Бреста. Поэтому Фильель-Броги было объявлено, что ему нѣтъ основаній рассчитывать на скорое ея осуществленіе; тѣмъ не менѣе, было разрѣшено произвести изысканія, при чемъ, однако, сдѣлана оговорка, что разрѣшеніе производства изысканій не можетъ служить доказательствомъ признанія правительствомъ этой линіи нужною, ни обнадеживаніемъ на предоставленіе Фильелю постройки означенной дороги, или на дарованіе ей правительственной гарантіи, или-же на возвращеніе изъ казны затраченнаго на изысканія капитала. Вслѣдъ за тѣмъ, въ томъ-же 1867 году, генераль-адъютантъ Безакъ, въ своемъ всеподданнѣйшемъ отчетѣ по управленію Юго-Западнымъ краемъ, доложилъ Его Величеству, что дорога отъ Бреста до Бердичева есть одна изъ необходимѣйшихъ для безопасности Имперіи. Противу этой статьи всеподданнѣйшаго отчета генераль-адъютанта Безака послѣдовала Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка: „Имѣть это въ виду“.

Въ слѣдующемъ 1868 году необходимость сооруженія дороги отъ Бердичева до Бреста была признана правительствомъ, и дорога эта вошла въ утвержденную въ 1868 году сѣть рельсовыхъ сообщеній, предназначенныхъ къ сооруженію въ ближайшемъ будущемъ. Но министерства путей сообщенія и финансовъ не придавали большого экономическаго значенія рельсовому пути на Брестъ, считали его имѣющимъ исключительно стратегическое значеніе и не спѣшили предварительными распоряженіями относительно производства изысканій и составленія проекта. Между тѣмъ, военное министерство стало настоятельно требовать сгущенія сѣти рельсовыхъ сообщеній на западной границѣ государства, указывая, что въ интересахъ стратегическихъ прежде всего необходимо озаботиться соединеніемъ рельсовымъ путемъ Кіева съ Брестомъ. Хотя это ускорило разрѣшеніе вопроса, но тѣмъ не менѣе прошло два года, прежде чѣмъ было приступлено къ постройкѣ дороги.

Изъ числа появившихся въ періодической печати того времени статей по вопросу о проведеніи желѣзной дороги на Брестъ заслуживаетъ вниманія статья подъ заглавіемъ „О направленіи Кіево-Брестской дороги“, помѣщенная въ № 92 за 1868 г. газеты „Кіевлянинъ“. Нынѣ статья эта имѣетъ историческій интересъ, какъ характеризующая господствовавшіе почти 30 лѣтъ тому назадъ взгляды на дѣло соединенія Кіева съ портами Балтійскаго моря рельсовымъ путемъ. Поэтому помянутая статья приводится цѣликомъ.

„До настоящаго времени сбытъ хлѣба и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства Юго-Западнаго края, кромѣ потребленія на мѣстѣ, направляется главнѣйшимъ образомъ въ Одессу; въ Галицію же, Царство Польское, Бѣлоруссію и Пруссію идетъ несравненно менѣе. Въ концѣ 50-хъ годовъ изъ Юго-Западнаго края въ Одессу шло до 2½ мил. четвертей хлѣба, а въ 1867 г. даже 4 мил. четв.; на сѣверо-западъ же, въ періодъ 1859—62 г.г., до 200 тыс. четв. только по однѣмъ рѣкамъ. Если присоединить къ послѣдней цифрѣ и тотъ хлѣбъ, который доставляется сухопутно въ Варшаву и Галицію, то даже и тогда все это количество хлѣба будетъ несравненно менѣе направляющагося на югъ. Это объясняется относительно близостью Чернаго моря, что, при дороговизнѣ у насъ сухопутной доставки и большихъ затрудненій въ водяной,—очень важно. Между тѣмъ цѣны на хлѣбъ въ балтійскихъ портахъ гораздо выше, чѣмъ въ черноморскихъ, и доставка оттуда въ Англію,—главнѣйшій нашъ заграничный рынокъ, обходится дешевле и скорѣе, чѣмъ изъ Одессы.

Такъ напримѣръ, 1 четверть пшеницы, главнаго продукта Юго-Западнаго края, идущаго за границу, въ Одессѣ и Ригѣ, стоила:

Въ 1851 г. въ Одессѣ	5 руб. — коп.,	въ Ригѣ	8 руб. — коп.
„ 1853 г. „	8 „ 12 „	„ „	10 „ 51 „
„ 1862 г. „	7 „ 33 „	„ „	и Либавѣ 10 „ 93 „
„ 1864 г. „	7 „ 2 „	„ „	11 „ 99 „

Вообще 1 четверть пшеницы въ Ригѣ стоила 3 руб. 10 коп. дороже чѣмъ въ Одессѣ.

Средняя цѣна 1 четв. ржи въ 1864, 65 и 66 годахъ была: въ Ригѣ 6 р. 32 к., въ Одессѣ въ 4 р. 77 коп.; 1 четв. льняного сѣмени: въ Ригѣ 13 р. 84 к., въ Одессѣ 12 р. 29 коп.

Изъ этихъ данныхъ ясно видно, какъ полезна была бы дорога желѣзная изъ Юго-Западнаго края къ Балтійскому морю. Если ее провести по предполагаемому нами направленію изъ Бердичева на Староконстантиновъ въ Брестъ, а оттуда продолжить до Бѣлостока, то тогда отъ Балты до Риги будетъ по желѣзному пути 1,440 верстъ, а до Одессы 196 в. Слѣдовательно доставка четверти пшеницы (10 пуд. вѣса) въ Ригу обойдется (пологая 1 коп. на 40 верстъ съ пуда) въ 3 р. 60 к., а въ Одессу около 50 коп., что составитъ разницу въ 3 р. 10 коп. А рижская цѣна пшеницы, какъ показано выше, выше Одесской на 3 р. 10 к. Значить тогда изъ Балты почти также выгодно будетъ отправлять пшеницу какъ въ Одессу, такъ и въ Ригу. Если такой выводъ можно сдѣлать относительно Балты, то о другихъ мѣстностяхъ Юго-Западнаго края, лежащихъ ближе къ Балтійскому морю, и говорить нечего. Въ дѣйствительности не будетъ такого сильнаго ограниченія Одесскаго района; уже одно отвлеченіе хлѣбныхъ запасовъ отъ Одессы къ Балтійскому морю уменьшитъ со временемъ разницу между рижскими и одесскими цѣнами на хлѣбъ. Но все таки несомнѣнно, что, при проведеніи желѣзной дороги изъ Юго-Западнаго края къ Балтійскому морю, по ней направится отсюда огромная масса хлѣба. На это, тѣмъ болѣе можно надѣяться, что современемъ другіе балтійскіе порты будутъ соединены съ Юго-Западнымъ краемъ еще болѣе короткимъ желѣзнымъ путемъ, чѣмъ Рига. Такъ если Волочискую вѣтвь Кіево-Балтской дороги соединить съ Староконстантиновымъ, то разстояніе желѣзной дороги изъ Юго-Западнаго края къ Балтійскому морю сократится на 75 верстъ.

Бресто-Бердичевская дорога съ ея продолженіемъ до Бѣлостока послужила бы еще для соединенія Юго-Западнаго края съ такими промышленными мѣстностями, какъ Царство Польское, Рига, Петербургъ и Бѣлостокъ. И теперь къ Варшавѣ направляются изъ Волынской и отчасти изъ другихъ Юго-Западныхъ губерній хлѣбъ, свиньи, частью скотъ, а изъ Херсонской губерніи сало. На бѣлостокскія и варшавскія суконныя фабрики доставляется съ украинскихъ ярмарокъ значительное количество шерсти. Обратный грузъ для разсматриваемой дороги доставятъ фабрики Царства Польскаго, бѣлостокскія, рижскія и отчасти петербургскія. Ежегодное фабричное производство этихъ мѣстностей превышаетъ 100 милл. руб. И теперь Юго-Западный край снабжается въ значительномъ количествѣ сукнами и въ особенности галантерейными товарами изъ Варшавы. Бѣлостокскія же сукна приобрѣли извѣстность не только здѣсь, но и на украинскомъ рынкѣ. Заграничные товары сѣверной Европы также могутъ направиться по этой дорогѣ въ Юго-Западный край, куда они и теперь отчасти проникаютъ этимъ путемъ.

Кіево-Брестская дорога и въ стратегическомъ отношеніи имѣетъ важное значеніе. Новороссійское и Кіевское генераль-губернаторства принадлежатъ къ тѣмъ мѣстностямъ Россіи, гдѣ наиболѣе сосредоточены наши войска. Въ 1863 году въ нихъ расположено было 196 тысячъ войска; положимъ, этотъ годъ былъ годомъ исключительнымъ; обыкновенно здѣсь бываетъ до 100 тысячъ войска, но можно было-бы расквартировать и больше, въ виду дешевизны содержанія ихъ въ плодородныхъ южныхъ губерніяхъ, при существованіи желѣзной дороги, могущей быстро доставить ихъ туда, гдѣ они понадобятся.“

Въ 1870 году обнаружился поворотъ во взглядахъ на дѣло постройки желѣзныхъ дорогъ: опытъ постройки и эксплуатаціи дорогъ казною признанъ былъ неудачнымъ и признано было необходимымъ предоставить сооруженіе рельсовыхъ путей частной предприимчивости. Вслѣдствіе этого было рѣшено къ дорогѣ отъ Бердичева до Бреста примѣнить кон-

цессионный способ постройки. 10 Марта 1870 года утвержденъ комитетомъ министровъ выработанный министерствомъ путей сообщенія проектъ нормальной концессіи на Кіево-Брестскую желѣзную дорогу. Главнѣйшія основанія этой концессіи слѣдующія. Кіево-Брестская дорога составляется изъ двухъ участковъ: участокъ, построенной правительствомъ Кіево-Балтской дороги отъ Кіева до Жмеринки съ вѣтвью отъ станціи Казатина до Бердичева—278 верстъ и участка, предполагаемаго къ постройкѣ отъ Бердичева до Бреста съ вѣтвью къ австрійской границѣ у Радзивилова—535 верстъ. Общество Кіево-Брестской дороги обязывалось приобрести у правительства участокъ отъ Кіева до Жмеринки, произвести на немъ дополнителныя сооруженія и въ теченіе двухъ съ половиною лѣтъ выстроить участки отъ Бердичева до Бреста и Радзивилова. Стоимость уступаемаго правительствомъ участка опредѣлена въ 14.877.000 рублей металлическихъ. Сумму эту правительство получало акціями Общества на номинальную сумму 5.292.000 рублей и облигаціями на 14.544.000 рублей, всего на 19.836.000 рублей, т. е. считая по 75⁰/₀ дѣйствительной стоимости за каждый рубль нарицательнаго капитала. Стоимость дополнительныхъ работъ на первомъ участкѣ опредѣлена въ 1.485.000 рублей металлическихъ и для полученія этой суммы Обществу разрѣшался выпускъ акцій на 1.980.000 рублей тоже по расчету 75⁰/₀ за сто. Капиталь на постройку второго участка получался выпускомъ на одну треть негарантированныхъ акцій и на остальныя двѣ трети облигацій съ правительственною гарантіей 5⁰/₀ дохода и ¹/₁₀⁰/₀ погашенія. Всѣ облигаціи правительство оставляло за собою, выплачивая за нихъ по мѣрѣ окончанія работъ по 75 за сто. Самому же Обществу предоставлялось реализовать лишь акціи по второму участку и на покрытіе расходовъ по дополнительнымъ работамъ на первомъ участкѣ. Размѣръ строительнаго капитала второго участка долженъ былъ опредѣлиться на конкуренціи между соискателями концессіи.

Въ Министерство Финансовъ поступило весьма много предложеній отъ лицъ, желавшихъ принять на себя образованіе акціонернаго общества. Но изъ числа всѣхъ соискателей было допущено къ состязанію только девять, а именно: дѣйств. ст. сов. Воронинъ и ст. сов. Герсфельдъ, кол. сов. Губонинъ и банкиръ баронъ Френкель, подпоручикъ Каншинъ, варшавскій банкиръ Кроненбергъ, ст. сов. фонъ-Меккъ, дѣйств. ст. сов. Рябининъ, инженеръ-полковникъ Струве и французскій подданный Фильель-Броги. Наименьшую цѣну постройки дороги при конкуренціи предложилъ Рябининъ, за которымъ концессія и была утверж-

дена 23 апрѣля 1870 года. Наричательный капиталъ 2-го участка дороги, согласно заявленной Рябининымъ цѣнѣ, былъ опредѣленъ въ 23.834.250 руб. метал., т. е. 44.550 руб. съ версты. Высшая-же предложенная на конкуренціи цѣна составляла 52.990 рублей съ версты.

Такимъ образомъ весь нарицательный капиталъ Общества Кіево-Брестской дороги состоялъ изъ акцій на 15.216.750 руб. метал. и изъ облигацій на 30.433.500 рублей метал.; весь-же строительный капиталъ равнялся 45.650.250 руб. метал. Изъ этой суммы правительству принадлежалъ весь облигаціонный капиталъ и акціонерный въ суммѣ 5.292.000 рублей. Слѣдовательно, Обществу оставалось только реализовать остальной акціонерный капиталъ въ суммѣ 9.924.750 рублей.

Дѣла Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги съ самаго начала пошли весьма не удачно. Какъ выяснилось впоследствии, дѣйств. ст. сов. Рябининъ еще до полученія концессіи, зная, что облигаціи оставляетъ за собою правительство, тѣмъ и менѣе связалъ себя столь убыточными контрактами относительно реализаціи капитала съ берлинскимъ банкиромъ Блейхредеромъ и относительно исполненія работъ съ А. А. Рябининымъ, Ад. Фалькенгагеномъ и М. И. Ждановичемъ, что Общество, до открытія дѣйствій, потерпѣло значительные убытки, результатомъ которыхъ явился дефицитъ въ 1.545.596 руб. метал. Кроме того, реализовать на 6.616.500 руб. акцій оказалось невозможнымъ. Между тѣмъ сооруженіе дороги было передано Е. К. Задлеру, который, по случаю измѣненія направленія дороги, заявилъ претензію, отклоненную въ апрѣлѣ 1871 года правительствомъ. Въ виду полного отсутствія у Общества средствъ для окончанія дороги, правительство приняло акціи Общества на 6.616.500 руб., уплативъ за нихъ по 75 за 100 и кроме того выдало Обществу пособіе въ 1.545.596 рублей метал. на покрытіе образовавшагося дефицита.

Впоследствии, для удовлетворенія претензій Задлера къ Обществу, правительство вынуждено было вновь разрѣшить ссуду въ 2.400.000 руб. метал., при чемъ контрактъ, заключенный съ Задлеромъ, прекращенъ, и дорога подлежала сдачѣ Обществу. Однако и послѣ этого дѣла дороги не были урегулированы: между Правленіемъ Общества и Задлеромъ возникли новыя недоразуменія и счеты, такъ какъ Правленіе приняло на себя обязательства за Задлера на сумму, превышавшую оказанное правительствомъ пособіе въ видѣ ссуды; вслѣдствіе этого образовался новый дефицитъ, и дорога не могла быть окончена. Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1873 года, по соглашенію министровъ путей сообщенія и фи-

начсовъ, съ цѣлью измѣненія состава общаго собранія акціонеровъ и Правленія Общества шесть тысячъ акцій, принадлежавшихъ правительству, продано варшавскому банкиру И. С. Блюху. Вслѣдствіе этой продажи измѣнился составъ Правленія, и постройка пошла на столько быстро, что 15 августа 1873 года вся дорога была открыта для движенія. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ того-же года новое Правленіе представило общему собранію акціонеровъ докладъ, разъясняющій положеніе дѣлъ Общества. Общее собраніе возбудило ходатайство о назначеніи правительственной комиссіи для провѣрки финансоваго положенія Общества и ревизіи дѣлъ съ самаго его основанія. Правительственная комиссія изъ представителей министерствъ финансовъ, путей сообщенія и государственнаго контроля приступила къ занятіямъ въ концѣ 1873 года и опредѣлила дефицитъ, происшедшій вслѣдствіе дѣйствій прежняго Правленія и несостоятельности строителя Задлера, въ 2.358.236 руб., кромѣ находившихся въ судѣ разныхъ исковъ, предъявленныхъ къ Обществу. Дефицитъ этотъ былъ покрытъ выпускомъ облигацій¹⁾.

6) Бресто-Граевская дорога.

Вопросъ о сооруженіи Бресто-Граевской желѣзной дороги можно считать возникшимъ въ 1861 году, когда Общество Восточно-Прусской желѣзной дороги возбудило ходатайство о разрѣшеніи продолжить Кенигсбергско-Лыковскую линію по русскимъ владѣніямъ. Названное Общество предполагало вести дорогу сперва на Гродно, а затѣмъ далѣе на Пинскъ. Переговоры продолжались въ теченіе шести лѣтъ, не приводя ни къ какимъ опредѣленнымъ результатамъ, и только въ 1867 году предложено Обществу Кенигсберго-Лыковской дороги вести продолженіе своей дороги не на Гродно и Пинскъ, а на Бѣлостокъ и Брестъ и при томъ безъ всякой гарантіи правительства. Представители Общества приняли это предложеніе, а 11 января 1868 года разрѣшено было произвести имъ изысканія за свой счетъ. Наконецъ, въ 1869 году проектъ концессіи, планы и чертежи построекъ были представлены въ комитетъ министровъ. За симъ, съ Высочайшаго разрѣшенія было назначено особое присутствіе, въ которомъ приняли участіе министры подлежащихъ вѣдомствъ. Этому присутствію было поручено опредѣлить ту цѣну, свыше

¹⁾ Финансовая исторія постройки Кіево-Брестской дороги болѣе подробно изложена у А. А. Головачева „Желѣзныя дороги въ Россіи“ (Сборникъ Госуд. Знаній подъ редакціей В. П. Безобразова Т. VII стр. 227—256).

которой не можетъ быть выдана испрашиваемая концессія. Присутствіе, по разсмотрѣніи расцѣночной вѣдомости и расчетовъ по реализаціи капитала, пришло къ заключенію, что можно допустить предѣломъ поверстной цѣны 57.500 руб. металлическихъ. Такимъ образомъ при длинѣ линіи въ 198,5 верстъ капиталъ Общества опредѣлился въ 11.500.000 рублей метал. или 13.353.300 руб. кредитныхъ.

На эти условія представители Общества изъявили согласіе и концессія была Высочайше утверждена 26 декабря 1869 года. Капиталъ Общества образовывался выпускомъ 133.353 акцій по 100 рублей каждая. Ни въ образованіи капитала, ни въ гарантіи дохода правительство не принимало никакого участія.

Учредители Общества передали устройство Бресто-Граевской дороги оптомъ за полную концессионную сумму доктору Струсбергу, который принялъ на себя ручательство въ образованіи всего капитала, необходимаго на сооруженіе дороги. При подпискѣ всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 рублей на каждую акцію. Срокъ второго взноса былъ назначенъ въ іюнь 1870 года, но на первыхъ же порахъ его пришлось продлить до 5 октября; затѣмъ, срокъ второго взноса еще нѣсколько разъ откладывался. Несмотря, однако, на эти облегченія, къ 20 февраля 1871 года осталось неоплаченными вторымъ взносомъ 63.423 акціи. Вслѣдствіе этого строитель Струсбергъ вынужденъ былъ заключить съ Берлинскимъ Обществомъ Торговли и съ С.-Петербургскимъ Частнымъ Коммерческимъ Банкомъ условія, по которымъ учрежденія эти приняли на себя обязательство снабдить Общество Бресто-Граевской дороги суммою равною недоплатѣ второго взноса по 63.423 акціямъ. За невозможностью помѣстить ни на Петербургской, ни на заграничныхъ биржахъ новыя акціи, которыя слѣдовало-бы выпустить, взамѣнъ неоплаченныхъ вторымъ взносомъ, Струсбергъ предложилъ Правленію замѣнить эти акціи выпускомъ такого-же количества 5⁰/₀ облигацій на сумму 4.249.341 руб. кредитныхъ. По этому поводу послѣдовало рѣшеніе общаго собранія акціонеровъ въ іюль мѣсяцѣ 1871 г., въ силу котораго, во избѣжаніе всякаго нареканія относительно уничтоженія неоплаченныхъ вторымъ взносомъ акцій, предоставлено владѣльцамъ ихъ сдѣлать второй взносъ до 1 сентября того-же года. Къ этому сроку поступила уплата по 433 акціямъ. За симъ, Правленіе Общества вошло къ министру финансовъ съ ходатайствомъ о выпускѣ, взамѣнъ неоплаченныхъ 62.990 акцій на сумму 6.299.000 руб. кредитныхъ негаранти-

рованныхъ правительствомъ облигацій. Ходатайство это было удовлетворено съ Высочайшаго разрѣшенія въ декабрь 1871 года.

Такимъ образомъ капиталъ на сооруженіе дороги въ 13.353.300 кредитныхъ рублей составился изъ 70.543 акцій по 100 руб. кредит. каждая, а остальная сумма—6.299.000 руб. кредит. образовалась выпускомъ негарантированныхъ облигацій.

Но и затѣмъ дѣла Общества были не въ блестящемъ положеніи: акціи стояли низко, а сооруженіе дороги подвигалось впередъ очень медленно. Наконецъ, по журналу технического комитета 28 іюля 1873 года движеніе было открыто при далеко не полномъ количествѣ подвижного состава.

Въ 1874 году была назначена правительственная комиссія для обревизованія отчетовъ Общества Бресто-Граевской дороги; ревизія обнаружила въ балансѣ Общества значительный дефицитъ, на покрытие котораго Обществу разрѣшено было выпустить облигацій на 3.500.000 руб.; облигаціи правительство оставило за собою.

7) Бендеро-Галацкая желѣзная дорога.

Сооруженіе Бендеро-Галацкой желѣзной дороги было предпринято въ видахъ стратегическихъ. Въ началѣ кампаніи 1877 года Государь Императоръ Александръ II Николаевичъ изволилъ признать постройку дороги не терпящею ни малѣйшаго отлагательства. Во исполненіе Высочайшей воли, министръ финансовъ вошелъ въ переговоры съ г. Поляковымъ, поручивъ военнопутному отдѣлу выработать подробный исполнительный договоръ, расцѣпочную вѣдомость, техническія условія и пояснительную записку.

По упомянутому договору, строитель, бралъ на себя постройку дороги и открытіе движенія къ 1 октября 1877 года за 5.550.000 рублей, въ счетъ которыхъ, по истеченіи шести мѣсяцевъ по окончаніи войны, обязывался принять употребленные на дорогу матеріалы въ суммѣ 2.000.000 рублей. Потерю въ 3.550.000 рублей предполагалось покрыть уплатой за пробѣгъ вагоновъ съ воинскими грузами въ теченіе 9 мѣсяцевъ. Кромѣ того, по приѣмкѣ дороги, строитель принималъ на себя обязанность содержать въ исправности путь и постройки до окончанія по ней воинскаго движенія съ платою ему по 10 руб. метал. съ версты за каждыя сутки. Рубли металлическіе были обусловлены курсомъ въ 260 франковъ за 100 рублей.

На сколько придавалось важное значеніе дѣлу сооруженія Бендеро-Галацкой дороги, можно видѣть изъ того, что военный министръ, сообщая министру путей сообщенія объ изложенныхъ условіяхъ договора съ Поляковымъ, просилъ о результатахъ совѣщанія своего съ министромъ финансовъ сообщить по телеграфу для доклада Его Величеству.

Договоръ съ г. Поляковымъ былъ заключенъ 27 іюня 1877 года въ Чаутъ-Магали. Согласно договору и техническимъ условіямъ, на Бендеро-Галацкой дорогѣ полагалось станцій II класса 4, III класса 3, и IV класса 7. Баластный слой долженъ быть изъ гравія или чистаго по возможности, не глинистаго, достаточно крупнаго песку, средняя толщина должна быть не меньше 0,10 саж. Паровозныхъ зданій должно быть въ общей сложности на 30 паровозовъ. Мастерскія для малаго ремонта подвижнаго состава должны вмѣщать въ сборочныхъ не меньше 5 паровозовъ и 15 вагоновъ.

По окончаніи работъ были составлены расцѣночныя вѣдомости, основанныя частію на договорѣ, частію на соображеніяхъ желѣзнодорожнаго отдѣла. Таковыхъ вѣдомостей было составлено три. Первая—исполнительная на сумму 9.791.799 рублей. Вторая—не произведенныхъ и обусловленныхъ исполнительной вѣдомостью работъ на сумму 145.900 рублей. Третья—работъ вновь назначенныхъ по пристани Рени, санитарныхъ путей, полустанцій и пр. на сумму 582.859 руб. 89 коп. Кромѣ того, впоследствии были разрѣшены разныя дополнительныя работы на сумму 564.605 руб.

При заключеніи договора имѣлось въ виду, что въ періодъ военной эксплоатаціи Бендеро-Галацкой дороги русскія дороги будутъ въ состояніи удѣлять ей часть своего подвижнаго состава. Между тѣмъ, дороги не могли отправить свой подвижной составъ на Бендеро-Галацкую дорогу и въ сентябрѣ 1877 года послѣдовало разрѣшеніе о приобрѣтеніи подвижнаго состава г. Поляковымъ въ полномъ количествѣ съ безпошлиннымъ ввозомъ въ Россію.

Всего постройка Бендеро-Галацкой дороги обошлась въ 15.477.239 руб. 40 коп., въ томъ числѣ подвижной составъ 4.137.975 р. 56 к.

Изъ появившихся въ періодической печати того времени статей о постройкѣ Бендеро-Галацкой дороги наибольшаго вниманія заслуживаетъ слѣдующая статья, помѣщенная въ № 181 „Русскихъ Вѣдомостей“ за 1877 годъ:

„Извѣстіе о предполагаемомъ сооруженіи желѣзной дороги отъ Бендеръ до Галаца подтверждается. Постройка этой линіи передана г. Полякову и, какъ слышно, уже

началась 15 іюля 1877 года на пяти участкахъ сразу. Г. Поляковъ обязался, будто бы, окончить работы, по однимъ свѣдѣніямъ,—въ трехъ мѣсячный срокъ по цѣнѣ 22,000 металлическихъ рублей безъ подвижного состава, по другимъ,—въ пятимѣсячный, за 85.000 рублей съ версты. Линія на первый разъ будетъ построена со всевозможной экономіей, по американской системѣ, съ деревянными мостами и станціями, и землянками вмѣсто сторожевыхъ будокъ; но по окончаніи войны, строители обязуются привести новую линію къ обыкновенному типу русскихъ дорогъ, замѣнивъ гдѣ нужно деревянные части металлическими. По газетнымъ извѣстіямъ, предполагаемая линія начинаясь у г. Бендеръ, лежащаго на Одесской желѣзной дорогѣ, пройдетъ черезъ южные уѣзды Бессарабской области на мѣстечко Кубею, близъ юго-западной оконечности русско-молдавской границы, и затѣмъ направится по Молдавіи чрезъ г. Рени, на нижнемъ теченіи Дуная, до Галаца, важнѣйшаго торговаго пункта Румыніи и всего Нижняго Дуная. При такомъ направленіи, новая дорога большей долей своего протяженія пройдетъ въ предѣлахъ Россіи. Есть, впрочемъ, слухи о другомъ, болѣе сѣверномъ направленіи на Кагуль. Длина дороги по обоимъ направленіямъ опредѣляется одинаково въ 270—280 верстъ.

Уже изъ той поспѣшности, съ которой предположено окончить вчернѣ Бендеро-Галацкую дорогу, ясно видно, что ея постройка вызвана стратегическими соображеніями. Дѣйствительно, стоитъ бросить взглядъ на карту, чтобы убѣдиться въ громадномъ значеніи новой линіи. Чтобы достигнуть Галаца, ближайшаго къ русской границѣ желѣзнодорожнаго пункта на Дунаѣ, наши войска должны въ настоящее время дѣлать по рельсовымъ путямъ громадный обходъ: отъ Бендеръ они должны подняться къ сѣверо-западу черезъ Кишиневъ, Унгены, на молдавской границѣ, Яссы, до станціи Пашканы и затѣмъ подь острымъ угломъ спуститься на юго-востокъ къ Галацу. Протяженіе этого искривленнаго пути нужно считать никакъ не менѣе 466 верстъ, изъ которыхъ 156 верстъ отъ Бендеръ до Унгенъ въ предѣлахъ Россіи, а остальное разстояніе по румынскимъ дорогамъ. Проектированная дорога отъ Бендеръ, проходя прямою линіею до Галаца, дастъ возможность миновать указанный обходъ, и, если вѣрно приведенное выше исчисленіе ея длины, сократитъ путь арміи на 200 верстъ, т. е. почти вдвое. Такъ какъ всей массѣ нашихъ войскъ, направляющихся на Дунай и съ Дуная, неизбежно предстоитъ или передвигаться по упомянутому пути, или съ большими трудностями и потерей времени слѣдовать по грунтовымъ дорогамъ, то понятно, какой значительный выигрышъ во времени и расходахъ достигается чрезъ сооруженіе линіи, вдвое сокращающей желѣзнодорожный путь. Но еще важнѣе, нежели это сокращеніе, тѣ удобства, которыя достигаются черезъ Бендерскую дорогу. Читателямъ извѣстно изъ донесеній съ театра военныхъ дѣйствій, какія затрудненія и задержки приходилось испытывать нашимъ войскамъ на румынскихъ желѣзныхъ дорогахъ, плохо построенныхъ и вовсе не подготовленныхъ къ громадной одновременной перевозкѣ. Понятно, что эти затрудненія и неизбежно связанныя съ ними переплаты устранятся, какъ скоро мы будемъ имѣть собственную желѣзную дорогу, которая, при одинаковой ширинѣ колеи со всею русскою сѣтью, дастъ возможность безперегрузно подвозить войска и военныя принадлежности къ самому Дунаю. Столь-же существенно значеніе новой дороги для продовольствія дунайской арміи: она кратчайшимъ путемъ связываетъ тылъ нашей арміи съ плоднѣйшими частями Бессарабіи и со всѣмъ райономъ Одесской дороги. Благодаря ей, одесскіе хлѣба въ одинъ, много въ два дня, могутъ попасть къ дунайскимъ пристанямъ. Къ двумъ указаннымъ стратегическимъ выгодамъ нужно присоединить еще то обстоятельство, что, по сооруженіи Бендерской дороги, главный путь подвоза войскъ и продовольствія къ Дунаю будетъ почти на всемъ протяженіи проходить по русской территоріи, на значительномъ разстояніи отъ австрійско-венгерской границы; тогда какъ румынская дорога, по которой въ настоящее время слѣдуютъ войска и грузы, пролегаетъ близъ самыхъ предѣловъ Трансильваніи, и, значитъ, можетъ подвергаться опасностямъ въ случаѣ замѣшательства нашихъ съ Австро-Венгріей.

Нельзя отрицать, впрочем, что Бендеро-Галацкой линіи и съ экономической стороны должно быть приписано довольно важное значеніе. Она соединитъ плодороднѣйшіе уѣзды Бессарабской области съ двумя торговыми центрами на Дунаѣ, Галацемъ и Рени, и свяжетъ районъ Днѣстра съ Дунаемъ. Югъ Бессарабіи, лежащей между рѣками Днѣстромъ и Прутомъ, нынѣ вынужденъ сбывать свои избытки гужевымъ путемъ, и лишь съ проведеніемъ новой линіи получить удобный доступъ къ морю. Необходимость такого доступа чувствовалась уже давно; желѣзная дорога, нынѣ сооружаемая, была проектирована нѣсколько лѣтъ тому назадъ, когда о войнѣ не было еще никакихъ слуховъ. Нѣкоторую точку опоры для того, что-бы судить о вѣроятныхъ размѣрахъ товарныхъ движеній по новой линіи, представляютъ намъ данныя о грузахъ на участкѣ Одесской дороги отъ Бендеръ до Румынской границы, проходящемъ по мѣстности Бессарабской области, вполне аналогичнымъ съ райономъ предполагаемой дороги. Въ 1874 году на протяженіи 123 верстъ отъ Бендеръ до Корнешты по Одесской дорогѣ, судя по ея отчету, въ товарныхъ поѣздахъ было отправлено 7.221 тысяча пудовъ разныхъ грузовъ, въ томъ числѣ 5.000 тыс. пуд. пшеницы и получено 3.633 тыс. пудовъ. Такимъ образомъ 123-хъ верстный участокъ далъ желѣзной дорогѣ до 10 милліоновъ пудовъ груза, что составляетъ около 82 тыс. пуд. на версту. Ежели новой дорогѣ удастся получить хотя двѣ трети означеннаго числа грузовъ,—что представляется вполне вѣроятнымъ, то она будетъ обезпечена грузами не хуже любой изъ русскихъ дорогъ черноземной полосы: 60—65 тыс. пуд. грузовъ на версту составляютъ обычную норму для нашихъ южныхъ дорогъ.

Въ нѣкоторыхъ газетахъ высказывалась мысль, что Бендеро-Галацкая дорога можетъ отвлечь часть грузовъ отъ Одесской дороги и Одесскаго порта. Мы не думаемъ, чтобы это опасеніе было справедливо. Ближайшія къ Бендерамъ мѣстности и послѣ сооруженія новой дороги будутъ по прежнему отправлять свои грузы къ Одессѣ, а тѣ произведенія, которыя направляются къ Галацу, и до сихъ поръ не попадали въ Одессу.

Такимъ образомъ Бендеро-Галацкая линія обѣщаетъ быть не хуже другихъ южно-русскихъ дорогъ даже въ томъ невѣроятномъ случаѣ, если на Балканскомъ полуостровѣ по окончаніи войны не произошло бы никакихъ существенныхъ измѣненій. Но предположимъ, что Болгарія освободилась. Первымъ послѣдствіемъ такого факта будетъ развитіе торговыхъ сношеній ея съ Россіею, для которыхъ Бендерская линія будетъ представлять естественный и прямой путь. Въ такомъ случаѣ районъ Бендерской линіи расширится далеко за конечные ея пункты, и къ вычисленному прежде количеству собственныхъ грузовъ прибавится еще масса транзитныхъ.

Изъ предшествующихъ соображеній видно, что затрата на сооруженіе Бендерской дороги должна быть, при настоящихъ обстоятельствахъ отнесена къ числу вполне производительныхъ. Одного нужно пожелать, чтобы поспѣшность сооруженія, вызываемая военною необходимостью, по возможности, не шла въ ущербъ солидности постройки и не создала непреодолимыхъ затрудненій для послѣдующей эксплуатаціи.

О значеніи Бендеро-Галацкой дороги высказалась Высочайше учрежденная Комиссія для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Отзывъ этотъ настолько характеренъ и такъ ярко обрисовываетъ надежды, возлагавшіяся въ концѣ семидесятыхъ годовъ на эту дорогу, что заслуживаетъ особаго вниманія.

„Бендеро-Галацкая линія не можетъ и не должна имѣть характеръ коммерческихъ дорогъ нашей отпускной торговли; на нея слѣдуетъ смотрѣть только какъ на начало болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ, связующихъ Балканскій полуостровъ съ Россіею: она должна быть пока только авангардомъ нашего вліянія на Дунай, передовымъ (хотя на первый

разъ даже можетъ быть и слабымъ) проводникомъ нашей индустріи, которая только впервые появляется тамъ самостоятельно и прямымъ путемъ въ мелкія придунайскія государства. Этою самою дорогою нужно пока только подготовить почву для торговаго движенія, которое при помощи пароходства по Дунаю, въ связи съ расчисткою Килійскаго рукава, разработкою килійскихъ соляныхъ озеръ, съ постройкою болгарскихъ желѣзныхъ дорогъ создадутъ русло и скрѣпятъ связи теченія нашей коммерціи на Дунай и Балканскій полуостровъ. Въ этой цѣпи государственныхъ интересовъ Бендеро-Галацкое звено, въ роли перваго проводника, окажетъ замѣчательную услугу Россіи и становясь годъ отъ года выгоднѣе, достиженіемъ цѣлей, которымъ оно послужитъ, увлечетъ собою и на себѣ весь матеріалъ связи, цементирующій славянъ, раздѣленныхъ между собою Дунаемъ и цѣлымъ рядомъ вѣковъ азіатскаго господства“.1)

8) Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ половинѣ семидесятыхъ годовъ стали возникать предположенія о соединеніи русскихъ желѣзнодорожныхъ линій въ нѣсколько большихъ группъ. Болѣе опредѣленно необходимость сліянія была формулирована въ запискѣ „о причинахъ постоянныхъ задержекъ грузовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ и о мѣрахъ, которыя необходимо принять для отстраненія означенныхъ задержекъ“, относящейся къ апрѣлю 1876 г.²⁾ Указывалось, что путемъ сліянія отдѣльныхъ дорогъ сократятся расходы эксплуатаціи, такъ какъ послѣдуетъ уменьшеніе расходовъ по центральному управленію. Кромѣ несомнѣнной выгоды отъ уменьшенія числа правленій и управленій большое общество въ двѣ или три тысячи верстъ получаетъ возможность устроить не многія большія, отлично организованныя мастерскія, вмѣсто множества мелкихъ, которыя, конечно, гораздо труднѣе устроить надлежащимъ образомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ большая компанія можетъ образовать сильный оборотный капиталъ, безъ котораго немислимо веденіе какого-либо обширнаго предпріятія. При томъ, обладая большими средствами, такая крупная компанія имѣетъ возможность вводить въ употребленіе на своихъ линіяхъ всѣ новѣйшія изобрѣтенія, способствующія правильности и безопасности движенія по

¹⁾ Труды Кіевской Подкомиссіи Т. I стр. 39.

²⁾ Записка эта помѣщена въ „Трудахъ Высочайше учрежденной комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи Т. I. Часть 1, Спб, 1879 г.

дорогамъ. Наконецъ представится возможность установить однообразный порядокъ исправленія различнаго рода желѣзнодорожной службы, отъ правильности которой зависитъ безопасность перевозки пассажировъ и своевременное передвиженіе товарныхъ грузовъ.

Помянутою выше запискою между прочимъ предлагалось: дороги Курско-Кіевскую, Бресто-Граевскую, Кіево-Брестскую, Либавскую и Митавскую соединить въ одну группу, а Одесскую, Харьковско-Николаевскую и Фастовскую—въ другую. Предположенію этому не суждено было осуществиться. Но тѣмъ не менѣе мысль о созданіи большой компаніи для эксплуатаціи сѣти рельсовыхъ сообщеній не была оставлена и два года спустя, 9 іюня 1878 года, былъ утвержденъ уставъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Новое Общество образовалось чрезъ сліяніе Обществъ: Кіево-Брестской желѣзной дороги, дѣйствовавшаго на основаніи устава, Высочайше утвержденного 1 января 1871 года, Бресто-Граевской желѣзной дороги, дѣйствовавшаго на основаніи устава, Высочайше утвержденного 30 апрѣля 1871 г. и Одесской желѣзной дороги, входившаго на основаніи устава, Высочайше утвержденного 29 апрѣля 1874 года, въ составъ Русскаго Общества Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги, за отдѣленіемъ его отъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Перешедшія къ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ дороги Одесская, Кіево-Брестская и Бресто-Граевская имѣли протяженіе:

<i>Одесская:</i> отъ Одессы, чрезъ станціи Раздѣльную, Бирзулу и Жмеринку, до Волочиска	516,54	верстѣ.
Вѣтвь отъ Одессы къ Одесскому порту и магазинамъ и къ Куяльницкимъ солянымъ промысламъ	26,53	„
Отъ станціи Раздѣльной, чрезъ Бендеры, до р. Прута на соединеніе съ Румынскою дорогою	210,07	„
Вѣтвь отъ Бендеръ къ Варницкой пристани на р. Днѣстрѣ	3,43	„
Отъ Бирзулы до Елисаветграда	268,53	„
<i>Кіево-Брестская:</i> отъ Кіева, чрезъ станцію Казатинь, до Жмеринки	254	„
Отъ станціи Казатина, чрезъ станцію Здолбуново, до Бреста-Литовскаго	560	„
Отъ станціи Здолбунова до Радзивилова	88	„
Соединительная вѣтвь между станціей Брестъ, Кіево-		

Брестской и станціею того-же наименованія Бресто-Граевской дороги	2	»
<i>Бресто-Граевская:</i> отъ Бреста-Литовскаго чрезъ Старосельцы до прусской границы у мѣстечка Граева .	199,27	»
Вѣтвь отъ станціи Старосельцы до Бѣлостока . . .	3,19	»
	<u>Всего 2031,56</u>	»

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ обязалось: производить эксплоатацію трехъ соединительныхъ дорогъ, окончить всѣ дополнительные работы на дорогахъ, устроить на свой счетъ разгрузочные пути и крытыя платформы въ Одессѣ, Кіевѣ и Граевѣ, устроить на свой счетъ воинскія приспособленія подвижного состава и склады для храненія оныхъ въ Одессѣ, Кіевѣ и Брестѣ; при чемъ на Обществѣ должно лежать и самое храненіе этихъ приспособленій и ихъ возобновленіе; принять подвижной составъ, поступившій до 1 іюля 1878 года изъ правительственныхъ запасовъ на одну изъ дорогъ, входящихъ въ составъ дорогъ Общества, въ суммѣ, издержанной правительствомъ на пріобрѣтеніе, храненіе, страхованіе и доставку сего подвижного состава съ уменьшеніемъ, впрочемъ, исчисленныхъ такимъ образомъ издержекъ на сумму чистаго дохода, полученнаго правительствомъ за временное пользованіе частью того подвижного состава другими желѣзными дорогами; во всякое время безотлагательно исполнять требованія правительства по укладкѣ второго пути на всей дорогѣ или части оной, по устройству развѣздныхъ и станціонныхъ путей, по увеличенію подвижного состава и по устройствамъ для усиленнаго пассажирскаго и грузового движенія и для пріема и храненія грузовъ, а равно по устройству питательныхъ вѣтвей и подвозныхъ путей, шоссейныхъ и водяныхъ, съ увеличеніемъ для сего основнаго капитала Общества; возвести въ случаѣ признанной правительствомъ необходимости, тѣ сооруженія и устройства для снабженія провозимыхъ военныхъ партій горячею пищею и для помѣщенія военныхъ комендантовъ, которыя признаны будутъ для упомянутой потребности необходимыми, съ соотвѣтствующимъ увеличеніемъ облигаціоннаго капитала и, наконецъ, принять, буде правительство того потребуетъ, Бендеро-Галацкую желѣзную дорогу на условіяхъ, которыя будутъ постановлены правительствомъ, и съ увеличеніемъ капитала Общества въ формѣ и размѣрѣ, признанныхъ правительствомъ необходимыми.

Акціонерный капиталъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ опредѣленъ въ 49.967.000 руб. кред. и распределенъ на

499.670 акцій по 100 руб. кред. каждая. Въ томъ числѣ: а) 34.958 акцій на нарицательный капиталъ 3.495.800 руб. кред., поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 27.966 акцій Кіево-Брестской желѣзной дороги на 3.495.750 руб. мет.; 136100 акцій на нарицательный капиталъ 13.610.000 р. кред., поступившихъ въ обмѣнъ принадлежавшихъ правительству 93.768 акцій Кіево-Брестской дороги на 11.721.000 р. мет.; б) 129.529 акцій на нарицательный капиталъ 12.952.900 руб. кредит., поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 155,435 акцій Одесской желѣзной дороги на 15.543.500 руб. кред.; 14.869 акцій, на нарицательный капиталъ 14.869.500 руб., поступившихъ въ обмѣнъ принадлежавшихъ правительству акцій Одесской желѣзной дороги на таковой же (14.869.500 руб. кред.) нарицательный капиталъ и в) 50.388 акцій на нарицательный капиталъ 5.038.800 р. кредитныхъ, поступившихъ въ обмѣнъ находившихся въ обращеніи 70.543 акцій Бресто-Граевской желѣзной дороги, на нарицательный капиталъ 7.054.300 руб. кред. Такимъ образомъ изъ общаго числа 499.670 акцій Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ правительству принадлежало 284.795 акцій на нарицательный капиталъ 28.479.500 руб. кредитныхъ.

Облигаціонный капиталъ Общества опредѣленъ первоначально суммою основныхъ облигаціонныхъ капиталовъ: Одесской желѣзной дороги— на 47.445.000 р. мет., Кіево-Брестской желѣзной дороги— на 30.433.500 руб. мет. и Бресто-Граевской— на 3.500.000 руб. мет., на 3.020.600 прусскихъ талеровъ и на 5.000.000 гол. гульденовъ, всего въ 81.378.500 руб. мет. 3.020.600 прусскихъ талеровъ и 5.000.000 гол. гульденовъ.

Приведенный первоначальный облигаціонный капиталъ увеличенъ выпускомъ дополнительныхъ облигацій, оставленныхъ правительствомъ за собою, на нарицательный капиталъ: а) въ 2.857.143 руб. мет. для покрытія 2.400.000 руб. мет. дѣйствительныхъ, отпущенныхъ Обществу Кіево-Брестской желѣзной дороги по Высочайшему повелѣнію 1 марта 1873 г. и б) въ 8.806.604 руб. 65 коп. мет. для возмѣщенія правительству 12.060.000 руб. кредит., составлявшихъ дѣйствительную стоимость правительству Бендеро-Галацкой дороги, принятой Обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. За симъ подлежалъ дальнѣйшему увеличенію выпускомъ дополнительныхъ облигацій на такой нарицательный капиталъ, отъ реализаціи котораго должна получиться сумма: 1) для образованія оборотнаго капитала въ размѣръ 4.063.000 р. кред.; 2) для покрытія: а) 1.589.689 руб. кред., отпущенныхъ бывшему Обществу Кіево-Брестской дороги по Высочайшему повелѣнію 17 декабря

1876 г. и в) 2.982.294 руб. 53 коп. кредит., издержанныхъ на производство дополнительныхъ работъ по Кіево-Брестской дороги и 3) для возмѣщенія правительству издержекъ, сдѣланныхъ: на устройство второго пути на Одесской дорогѣ отъ Бирзулы до Бендеръ, на усиленіе перевозочныхъ средствъ и вообще провозоспособности соединенныхъ дорогъ, на подвижной составъ, переданный правительствомъ соединеннымъ дорогамъ до 1 іюля 1878 г., на покрытіе дефицита Бресто-Граевской дороги и на покрытіе расходовъ, произведенныхъ по работамъ на соединенныхъ дорогахъ.

На этихъ основаніяхъ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, при самомъ утвержденіи устава, предоставлено было произвести дополнительный выпускъ облигацій на нарицательный капиталъ въ 29.535.750 руб. метал., съ присвоеніемъ симъ облигаціямъ безусловно гарантированного правительствомъ дохода въ размѣрѣ 4⁰/₀ годовыхъ интереса и въ каждое полугодіе 0,1452⁰/₀ на погашеніе.

Облигаціямъ Одесской желѣзной дороги на нарицательный капиталъ въ 47.445.000 р. мет. и Кіево-Брестской желѣзной дороги, на нарицательный капиталъ 30.433.500 р., вошедшимъ въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, была дарована уже правительствомъ, при самомъ утвержденіи концессій на дороги Одесскую и Кіево-Брестскую, безусловная гарантія ежегоднаго дохода въ размѣрѣ 5⁰/₀ интереса и ¹/₁₀⁰/₀ погашенія, со дня выпуска тѣхъ облигацій. Уставомъ-же Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ правительство даровало безусловную гарантію ежегоднаго дохода со дня выпуска облигацій: а) облигаціямъ Бресто-Граевской дороги на нарицательный капиталъ 3.500.000 рублей мет., вошедшимъ въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и оставленнымъ правительствомъ за собою, а равно облигаціямъ на нарицательный капиталъ въ 2.857.143 руб. метал., выпущеннымъ для покрытія ссуды Кіево-Брестской дороги въ 2.400.000 р. мет. и оставленнымъ правительствомъ за собою въ размѣрѣ 5⁰/₀ интереса и 0,1354⁰/₀ погашенія; б) облигаціямъ на нарицательный капиталъ въ 8.806.604 руб. 65 коп. мет., выпущеннымъ для покрытія стоимости Бендеро-Галацкой дороги и оставленнымъ правительствомъ также за собою, въ размѣрѣ 5⁰/₀ интереса и 0,1648⁰/₀ погашенія и в) всѣмъ облигаціямъ Общества, которыя имѣли быть выпущены для образованія дополнительнаго облигаціоннаго капитала, по отношенію къ ежегодному ихъ интересу въ размѣрѣ, который опредѣляется

при разрѣшеніи правительствомъ выпуска сихъ облигацій; по отноше-
нію-же къ ихъ погашенію—въ размѣрѣ, который потребуется для полного
ихъ погашенія въ опредѣленный для того при ихъ выпускѣ срокъ (не
далѣе, впрочемъ, срока владѣнія Обществомъ дорогою), сообразно раз-
мѣру процентовъ, который опредѣляется для выпускаемыхъ облигацій,
и сроку, въ который онѣ должны быть окончательно погашены.

Вошедшія въ составъ первоначальнаго облигаціоннаго капитала Юго-
Западныхъ желѣзныхъ дорогъ облигаціи Бресто-Граевской желѣзной до-
роги на 3.020.600 прусскихъ таллеровъ и 5.000.000 гол. гульденовъ
остались безъ измѣненія, но уплата процентовъ и погашенія по нимъ от-
несена не на чистый доходъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ до-
рогъ, а признана эксплуатаціоннымъ расходомъ дороги.

На акціонерный капиталъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ
дорогъ въ 49.967.000 руб. кред. правительство гарантировало наимень-
шій ежегодный чистый доходъ въ 5⁰/₀, т. е. 2.498.350 руб. кред. и
сверхъ того $\frac{1}{8}$ ⁰/₀ съ означеннаго капитала, т. е. 62.458 р. 75 коп.
кредит., на погашеніе онаго, всего-же 2.560.808 р. 75 коп. кред.

Сліяніе трехъ Обществъ и соединеніе въ одно цѣлое сѣти рельсо-
выхъ сообщеній общимъ протяженіемъ болѣе 2000 верстъ было выдаю-
щимся событіемъ въ области нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Это со-
бытіе не могло не обратить на себя общаго вниманія и въ повременной
печати того времени появился цѣлый рядъ статей, посвященныхъ об-
сужденію значенія сліянія трехъ желѣзныхъ дорогъ и выясненію возмож-
ныхъ послѣдствій для интересовъ населенія, торговли и государства.
Наиболѣе полно доводы за и противъ образованія Общества Юго-Запад-
ныхъ желѣзныхъ дорогъ были сформулированы въ статвѣ подъ загла-
віемъ „О сліяніи Одесской дороги съ Кіево-Брестскою и Бресто-Граев-
скою“, помѣщенной въ № 47 Русскихъ Вѣдомостей за 1878 годъ.

Уставъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ былъ утвер-
жденъ 9 іюня 1878 года; между тѣмъ фактическое соединеніе дорогъ
должно было послѣдовать къ 1 іюля 1878 года и до этого времени не-
обходимо было избрать Правленіе вновь образуемаго Общества Юго-За-
падныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для этой цѣли акціонеры желѣзныхъ до-
рогъ: Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской были созваны въ
первое общее собраніе Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на
28 іюня 1878 года. На этомъ общемъ собраніи въ Члены Правленія
избраны были: Члены Правленія Общества Кіево-Брестской желѣзной
дороги: И. С. Бліохъ, И. А. Вышнеградскій и Ф. Е. Фельдманъ; Членъ

Правленія Русскаго Общества Пароходства, Товговли и Одесской желѣзной дороги Н. Н. Суцовъ; Члены Правленія Бресто-Граевской желѣзной дороги: Ф. А. Зейме и Н. Н. Петерсъ; наконецъ не входившій въ составъ Правленій трехъ соединенныхъ дорогъ Н. В. Граве, Юрис-консультъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ. Предсѣдателемъ Правленія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ избранъ былъ бывший Предсѣдатель Правленія Кіево-Брестской желѣзной дороги И. С. Блюхъ.

Немедленное исполненіе, предстоявшей прежде всего задачи—приведенія дѣйствовавшихъ на трехъ соединенныхъ дорогахъ системъ эксплоатаціи къ желательному, по возможности, однообразію, предудказанной впрочемъ и уставомъ Общества, было фактически невозможно. Правленіе, избранное 28 іюня, не могло 1 іюля предпринять какія-либо существенныя перемѣны, тѣмъ болѣе, что задача усложнялась необходимостью, въ виду ожидавшагося сильнаго воинскаго движенія, не принимать никакихъ мѣръ, могущихъ прямо или косвенно повліять на замедленіе важнаго государственнаго дѣла.

Вслѣдствіе этого признано было необходимымъ не дѣлать на первое время, насколько это возможно, никакихъ коренныхъ измѣненій въ существовавшихъ на линіяхъ Общества порядкахъ, а учредить изъ наиболѣе выдающихся по своимъ знаніямъ и опытности агентовъ всѣхъ трехъ дорогъ особыя комиссіи для изученія важнѣйшихъ вопросовъ эксплоатаціи линіи въ связи съ будущимъ переустройствомъ соединенныхъ дорогъ.

Комиссіи эти были слѣдующія:¹⁾

1) Комиссія для изученія способовъ контроля и учета для работъ и поставокъ по ремонту пути, а равно новыхъ работъ, предстоящихъ къ производству, посредствомъ опредѣленія нормъ.

Предсѣдатель инженеръ И. М. Цѣшковскій; члены: помощникъ начальника ремонта Одесскаго участка В. А. Красовскій, помощникъ начальника ремонта Кіево-Брестскаго участка М. С. Хитрово и бухгалтеръ Бресто-Граевскаго участка М. Богачевъ.

2) Комиссія для выработки основаній для составленія разцѣпочныхъ единицъ работъ общихъ и спеціальныхъ условій для подрядовъ и по-

¹⁾ Здѣсь приводится подробный списокъ комиссій съ указаніемъ лицъ, принимавшихъ участіе въ ихъ занятіяхъ съ одной стороны потому, что работы комиссій оказали не маловажное вліяніе на послѣдующій ходъ дѣла эксплоатаціи Ю.-З. ж. д., а съ другой—потому, что личный составъ этихъ комиссій представляетъ немаловажный интересъ.

ставокъ съ показаніемъ единичныхъ составныхъ частей каждой произведенной работы для всѣхъ работъ ремонта пути и зданій, а также новыхъ работъ, имѣющихъ послужить для учета и контроля этихъ расходовъ.

Предсѣдатель инженеръ И. М. Цѣшковскій, члены: инженеръ Одесской дороги г. Гаррисъ, инженеры Кіево-Брестской желѣзной дороги г.г. Сятецкій и де-Лаурель.

3) Комиссія для изученія вопросовъ будущей организаціи службъ и отчетности тяги поѣздовъ и ремонта подвижного состава.

Предсѣдатель начальникъ Одесскихъ главныхъ мастерскихъ И. И. Бернеръ, вице-предсѣдатель инженеръ С. И. Кербедзъ, члены: завѣдывающій учетною конторою Одесскихъ главныхъ мастерскихъ И. А. Лазаревъ, состоящій при управляющемъ Кіево-Бресткимъ участкомъ С. Ѳ. Стемпковскій, начальникъ тяги Бресто-Граевского участка Соломко, начальникъ депо Кіево-Брестскаго участка Зейфертъ, начальникъ депо Одесскаго участка Г. Н. Наумовъ и инженеръ мастерскихъ Кіево-Брестскаго участка г. Тугенгольдъ.

4) Комиссія для разработки контроля приходовъ, статистики и вопросовъ, связанныхъ съ коммерческою частью движенія, какъ относительно документовъ для наилучшей провѣрки, такъ и статистики для возможности оцѣнки, правильности устанавливаемыхъ тарифовъ.

Предсѣдатель, начальникъ контроля сборовъ Кіево-Брестскаго участка Б. Ф. Малешевскій; члены: начальникъ контроля сборовъ Бресто-Граевского участка К. К. Пфундъ, бывший начальникъ эксплоатаціи Лозово-Севастопольской желѣзной дороги Н. Л. Брюль, дѣлопроизводитель коммерческой части Кіево-Брестскаго участка В. К. Длуголенцкій, контролеръ контроля сборовъ Одесскаго участка П. А. Скальковскій и дѣлопроизводитель коммерческой части Одесскаго участка Б. А. Магнеръ.

5) Комиссія для разработки формъ центрального счетоводства и контроля расходовъ всѣхъ службъ.

Предсѣдатель главный бухгалтеръ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Д. Т. Москалевъ; члены: главный бухгалтеръ Одесскаго участка С. А. Березовскій, счетоводъ хозяйственнаго отдѣла Кіево-Брестскаго участка г. Тиль, бухгалтеръ Бресто-Граевского участка Брызгаловъ и состоящій при контролѣ сборовъ Кіево-Брестскаго участка инженеръ Сятецкій.

6) Комиссія для изученія наилучшаго устройства службъ и отчетности эксплоатаціи и телеграфа.

Предсѣдатель, помощникъ начальника движенія Кіево-Брестскаго участка Ф. В. Цивинскій; члены: и. д. помощника начальника эксплуатаціи Одесскаго участка Р. В. Д'Обыръ, завѣдывающій коммерческою частью Бресто-Граевскаго участка А. А. Скушіо и завѣдывающій телеграфомъ Кіево-Брестскаго участка П. А. Долматовъ.

7) Комиссія для разсмотрѣнія тарифовъ соединенныхъ дорогъ и сдѣланія въ нихъ нужныхъ измѣненій и дополненій, а также для перемѣны правилъ перевозки въ предѣлахъ существующихъ узаконеній.

Предсѣдатель, завѣдывающій хозяйственно-коммерческо-счетнымъ отдѣленіемъ Кіево-Брестскаго участка Г. Ф. Теплицъ; члены: начальникъ контроля сборовъ Кіево-Брестскаго участка Б. Ф. Малешевскій, начальникъ эксплуатаціи Одесскаго участка С. Ю. Витте и агентъ Кіево-Брестскаго участка Т. Л. Гальпертъ.

Комиссіямъ было поручено разсмотрѣть и описать всѣ желѣзнодорожныя операціи и вытекающія изъ нихъ записи и формы бланковъ по каждой изъ трехъ соединенныхъ дорогъ: Кіево-Брестской, Одесской и Бресто-Граевской и за симъ сравнить таковыя и оцѣнить по достоинству съ подобными-же операціями на слѣдующихъ желѣзныхъ дорогахъ: Сѣверной французской, Германскихъ правительственныхъ и частныхъ, Бельгійскихъ, Привислянской, Варшавско-Вѣнской, Либавской, Варшавско-Тираспольской, Курско-Кіевской, С.-Петербурго-Варшавской, Николаевской, Московско-Нижегородской, Рыбинско-Бологовской и Ряжско-Вяземской.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видѣ переходной мѣры, былъ оставленъ порядокъ управленія Кіево-Брестской и Бресто-Граевской желѣзными дорогами безъ измѣненія; что-же касается Одесскаго участка, то для замѣны, въ нѣкоторой степени, существовавшаго по уставу Русскаго Общества пароходства, торговли и Одесской желѣзной дороги директора-распорядителя на мѣстѣ, въ Одессѣ, установленъ совѣтъ изъ управляющаго и начальниковъ службъ Одесской желѣзной дороги.

Независимо отъ назначенія комиссій для разработки вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, управляющій Кіево-Брестскою желѣзною дорогою А. П. Бородинъ, согласившійся стать во главѣ мѣстнаго управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, принялъ на себя изученіе системъ управленія желѣзныхъ дорогъ русскихъ и западно-европейскихъ и съ этою цѣлью отправился за границу.

Въ концѣ 1878 года, по окончаніи работъ комиссій и возвращеніи изъ-за границы инженера А. П. Бородина, былъ окончательно вы-

работанъ типъ управленія дорогами, соотвѣтствующій системамъ управленія, введеннымъ на прусскихъ и бельгійскихъ дорогахъ, а также близко подходившій къ типу управленія Сѣверной французской желѣзной дороги.

Вся линія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, составлявшая 2032 версты, была раздѣлена на пять участковъ, и завѣдываніе ремонтомъ пути, службою тяги и службою движенія на каждомъ участкѣ было поручено отдѣльнымъ лицамъ, которые должны были самостоятельно и отвѣтственно распорядиться службою по ввѣреннымъ имъ отдѣламъ. Для разрѣшенія вопросовъ, относящихся ко всѣмъ службамъ, а также для принятія рѣшеній по важнѣйшимъ дѣламъ, касающимся хотя-бы и одной только службы, учреждены были на каждомъ участкѣ, состоящія подъ предсѣдательствомъ одного изъ начальниковъ службъ, участковыя общія присутствія для совѣщаній между собою представителей всѣхъ службъ. Исполненіе всѣхъ постановленій и представительство интересовъ Общества лежало на предсѣдательствующемъ начальникѣ въ характерѣ и съ правами завѣдывающаго участкомъ. Результатомъ такого устройства очевидно должно было быть близкое знакомство всѣхъ участвующихъ въ управленіи съ важнѣйшими дѣлами всѣхъ службъ.

Наконецъ, съ цѣлью придать общее направленіе всѣмъ участковымъ управленіямъ, а главнымъ образомъ въ видѣ высшаго контрольнаго мѣстнаго учрежденія устроено было въ Кіевѣ Центральное управленіе, которому, сверхъ того, были поручены общія дѣла по всѣмъ участкамъ какъ то: распредѣленіе подвижного состава между участками, достройка дороги, ремонтъ подвижного состава, разборъ претензій, статистика, главная бухгалтерія, общее управленіе, управленіе медицинскою и училищною частями и т. п. Центральное управленіе состояло изъ начальника эксплоатаціи и двухъ главныхъ инженеровъ: по ремонту и по подвижному составу, и, находясь подъ предсѣдательствомъ особаго лица съ широкими правами, имѣло также коллегіальное устройство, при чемъ, однако, предсѣдателю управленія предоставлено было въ экстренныхъ случаяхъ принимать самостоятельно необходимыя мѣры и вступать во всѣ права и обязанности управляющаго дорогою съ немедленнымъ донесеніемъ о семъ Правленію Общества. Тѣ-же полномочія были даны, но конечно въ болѣе умѣренномъ размѣрѣ, и завѣдывающимъ участками, т. е. тѣмъ начальникамъ отдѣльныхъ службъ, на которыхъ было возложено предсѣдательство въ участковыхъ общихъ присутствіяхъ.

При разсмотрѣніи выработаннаго на изложенныхъ началахъ положенія о мѣстномъ управленіи назначенными министерствомъ путей со-

общенія лицами, таковое признано было необходимымъ измѣнить. Безъ всякаго измѣненія въ атрибутахъ власти участковыхъ начальниковъ тяги, ремонта и движенія и безъ видимыхъ значительныхъ перемѣнъ въ предѣлахъ власти и обязанностяхъ лицъ, составляющихъ центральное управленіе, министерство путей сообщенія нашло необходимымъ сдѣлать членовъ его лицами отвѣтственными за состояніе относящейся къ ихъ обязанностямъ службы на всей линіи; это опредѣленіе сразу измѣняло существеннымъ образомъ положеніе членовъ центральнаго управленія. Главные инженеры и начальникъ эксплуатаціи, неся полную отвѣтственность за состояніе своихъ частей и зная по бывшимъ примѣрамъ, что эта отвѣтственность далеко не номинальная, имѣли основаніе пользоваться предоставленною имъ распорядительною властью и въ извѣстной мѣрѣ парализовали самостоятельность участковъ, положенную въ основаніе строя управленія дорогами.

Главная идея, положенная въ основаніе всей системы управленія дорогами, заключалась въ предоставленіи дѣйствительнымъ распорядителямъ живого, непосредственнаго участія въ дѣлѣ, въ привлеченіи ихъ къ активной, самостоятельной дѣятельности и пробужденію личной инициативы среди служебнаго персонала. При такой постановкѣ дѣла всѣ вопросы, имѣвшіе второстепенное значеніе, а равно носившіе чисто служебный характеръ, рѣшались на мѣстѣ и Правленію оставалось только слѣдить за ходомъ дѣла, давать общее направленіе дѣятельности центрального и участковыхъ управленій и указывать лишь на случаи односторонней или неправильной постановки какого-либо вопроса. Коллегиальность-же обсужденія вопроса въ центральныхъ и участковыхъ управленіяхъ съ веденіемъ подробныхъ протоколовъ служила гарантіей основательности и осмотрительности принимавшихся рѣшеній. При такой системѣ организациі отъ всего служебнаго персонала требовалось постоянно напряженное вниманіе къ дѣлу; занесеніе всѣхъ болѣе или менѣе важныхъ проступковъ и упущеній въ протоколы давало всѣмъ возможность усмотрѣть существующіе на дорогахъ несовершенства и недостатки, которые при другомъ способѣ веденія дѣла оставались совершенно неизвѣстными.

Строй управленія дорогами подвергся критикѣ со стороны правительственныхъ органовъ; возраженія противъ него основанныя на частныхъ, легко объяснимыхъ новостію дѣла недостаткахъ обобщались и въ этомъ строѣ управленія дорогами старались даже видѣть причину явленій, въ дѣйствительности не находившихся съ нимъ въ какой-либо связи.

Въ концѣ 1879 года министерство путей сообщенія пригласило Правленіе Общества приблизить систему управленія дорогами къ общему типу управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ этому времени относятся указанія со стороны повременной печати о значительномъ числѣ несчастныхъ случаевъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, яко-бы превышавшихъ число таковыхъ случаевъ на другихъ русскихъ рельсовыхъ путяхъ. На указанія эти Правленіе Общества и Центральное Управленіе обратили особое вниманіе и занялись вопросомъ о несчастныхъ случаяхъ, при чемъ выяснилось, что число таковыхъ на Юго-Западныхъ дорогахъ вовсе не выходитъ изъ предѣловъ, какихъ оно достигаетъ на другихъ дорогахъ такого-же протяженія и съ такою-же густотою движенія, что дѣйствительность мѣръ для предупрежденія несчастныхъ случаевъ на Юго-Западныхъ дорогахъ можетъ считаться вполне удовлетворительною и что самый фактъ кажуцегося значительнаго числа подобныхъ случаевъ является прямымъ результатомъ существующаго строя управленія дорогами, при которомъ всякаго рода самыя незначительныя сами по себѣ происшествія становятся предметомъ коллегіальнаго обсужденія участковыхъ управленій и дѣлаются общеизвѣстными.

За симъ управленіе дорогами было организовано по системѣ рекомендованной министерствомъ путей сообщенія. Отвѣтственность и распоряженіе дѣломъ сосредоточены на управляющемъ дорогами и ближайшихъ его помощникахъ, начальникахъ службъ, дѣйствующихъ чрезъ мѣстные органы, каковыми являются начальники отдѣленій движенія и начальники участковъ ремонта и тяги; при чемъ дѣленіе линіи по каждой изъ этихъ службъ соображается съ ея потребностями и потому дѣленія эти не совпадаютъ по всѣмъ службамъ. При управляющемъ дорогами положенъ Совѣтъ, состоящій изъ начальниковъ службъ и лицъ, опредѣляемыхъ или временно командируемыхъ для того Правленіемъ Общества. На разсмотрѣніе совѣта вносились дѣла важнѣйшія и при томъ не требующія особенной быстроты исполненія, а также имъ обсуждались вопросы, относящіеся къ нѣсколькимъ службамъ, при чемъ, однако, Совѣтъ имѣлъ только совѣщательный характеръ, и въ случаѣ несогласія управляющаго съ большинствомъ онъ вносилъ дѣло на усмотрѣніе Правленія.

Этотъ строй управленія дорогами, введенный въ 1880 году, существовалъ во все время существованія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и сохранился по переходѣ дорогъ съ 1 января 1895 года въ казну.

Переданныя Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи: Бресто-Граевская, Кіево-Брестская и особенно Одесская, вслѣдствіе исключительныхъ обстоятельствъ и, главнымъ образомъ, вслѣдствіе близости своей къ театру военныхъ дѣйствій, находились въ малоудовлетворительномъ состояніи и требовали принятія серьезныхъ мѣръ для приведенія пути, зданій и подвижного состава въ состояніе, отвѣчающее потребностямъ движенія.

О состояніи, въ которомъ находились дороги, вошедшія въ составъ дорогъ Юго-Западныхъ, имѣются подробныя данныя въ трудахъ Высочайше утвержденной комиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Комиссія объѣзжала дороги лѣтомъ 1879 года, т. е. едва годъ спустя послѣ образованія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и слѣдовательно журналы объѣздовъ даютъ точныя и вполне опредѣленныя свѣдѣнія о состояніи дорогъ при передачѣ таковыхъ новому Обществу.

Не касаясь подробностей, имѣющихся въ трудахъ вышеупомянутой комиссіи, отмѣтимъ только, что для приведенія въ порядокъ путей, мостовъ и зданій по приблизительному подсчету, сдѣланному въ 1879 году, необходимо было затратить единовременно до 15.000.000 рублей¹⁾.

Состояніе подвижного состава ко времени соединенія дорогъ было таково, что изъ числа 640 принятыхъ паровозовъ 130 паровозовъ требовало капитальнаго ремонта. Но и эти цифры не выражаютъ точнаго состоянія подвижного состава, такъ какъ изъ числа паровозовъ и вагоновъ, находившихся въ движеніи, многіе находились въ неудовлетворительномъ видѣ. Доказательствомъ тому служитъ то обстоятельство, что, не смотря на усиленный ремонтъ и громадныя исправленія сдѣланныя въ теченіе второй половины 1878 и въ 1879 году, количество подвижного состава, требовавшее капитальнаго ремонта не уменьшилось, а увеличилось; такъ къ 1 января 1880 г. въ ремонтѣ находилось 219 паровозовъ. Какъ велики были затраты на приведеніе въ порядокъ подвижного состава,—можно судить по тому, что въ 1879 году расходъ на эту надобность составилъ 3.080.144 руб. или 14,2⁰/₀ всего валоваго дохода дорогъ.

Финансовое положеніе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ первые годы существованія Общества было малоудовлетворительно, что зависѣло съ одной стороны отъ высокой поперстной стоимости переданныхъ Об-

¹⁾ См. Труды Кіевской Подкомиссіи 7. 1-я стр. 66.

шеству дорогъ, а съ другой—отъ необходимости произвести безотлагательно капитальный ремонтъ путей, сооружений и подвижного состава.

На акціонерный капиталъ, исчисленный въ кредитныхъ рубляхъ, и на капиталъ облигаціонный, исчисленный въ рубляхъ металлическихъ, правительствомъ были гарантированы: чистый доходъ въ 5⁰/₀ въ соотвѣтственной валютѣ и платежи на погашеніе ежегодно по $\frac{1}{8}$ ⁰/₀ по акціямъ и по $\frac{1}{10}$ ⁰/₀ по облигаціямъ. На покрытіе этихъ платежей Общество обязано было вносить въ государственное казначейство надлежащія суммы изъ чистаго дохода дорогъ. Въ случаѣ недостаточности послѣдняго, недостающую сумму отпускало правительство, зачисляя ее долгомъ за Обществомъ, съ начисленіемъ 5⁰/₀ годовыхъ и съ обязательствомъ погашенія на особо указанныхъ въ уставѣ основаніяхъ. Облигаціонный капиталъ Бресто-Граевской дороги, исчисленный въ прусскихъ талерахъ и голландскихъ гульденахъ, оплачивался тоже въ размѣрѣ 5⁰/₀ интереса и $\frac{1}{10}$ ⁰/₀ погашенія, но эти платежи отнесены къ эксплуатаціоннымъ расходамъ. Другими словами, хотя облигаціи эти формально и не считались гарантированными, но такъ какъ проценты по нимъ вычитались изъ валового дохода, то въ существѣ дѣла онѣ являлись гарантированными и неплатежъ по нимъ возможенъ былъ лишь въ случаѣ совершенной бездоходности Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Съ присоединеніемъ Бендеро-Галацкой дороги, на Общество была возложена уплата 6⁰/₀ на капиталъ стоимости этой дороги, въ возмѣщеніе расходовъ правительства по ея сооруженію. Общество обязано было также погашать капиталъ въ подвижномъ составѣ, переданный изъ правительственныхъ запасовъ при учрежденіи Общества. Это погашеніе производилось ежегоднымъ платежемъ 5⁰/₀ дѣйствительной стоимости состава впредь до амортизаціи ея изъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала. Наконецъ, на Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ перешли всѣ долги и обязательства замѣненныхъ имъ трехъ отдѣльныхъ обществъ. Уплата процентовъ по этимъ долгамъ и обязательствамъ вошла въ число обязательныхъ ежегодныхъ платежей Общества изъ чистаго дохода дорогъ. Сверхъ того и самому Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ были отпущены правительствомъ ссуды, произведены выдачи въ счетъ оборотнаго капитала и для дополнительныхъ работъ по линіямъ.

Такимъ образомъ для Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ возникъ цѣлый рядъ обязательныхъ платежей, ростъ которыхъ въ теченіе перваго шестилѣтія существованія общества виденъ изъ слѣдующей таблицы:

	Г О Д Ы.					
	1879	1880	1881	1882	1883	1884
°/о°/о и погашеніе по облигаціонному капиталу на 81.378.500 руб. метал. въ руб. метал.	4.109.708 57	4.110.983 86	4.111.601 08	4.118.344 62	4.118.344 62	4.118.344 62
°/о°/о по металлической ссудѣ Кіево-Брестской дорогѣ въ 2.400.000 руб. въ металлическихъ рубляхъ	139.618 92	139.618 92	139.618 92	139.618 92	139.618 92	139.618 92
°/о°/о на капиталъ стоимости Бендеро-Галацкой дороги въ 12.060.000 руб. кредитн.	— —	— —	— —	— —	723.600 —	723.600 —
°/о°/о по ссудамъ Кіево-Брестской дорогѣ въ кредитныхъ рубляхъ на 2.051.547 р. 34 к.	182.714 84	216.157 74	229.966 11	231.426 44	231.426 44	231.426 44
°/о°/о по ссудамъ Бресто-Граевской дорогѣ на 1.592.496 р. 77 коп.	95.549 81	95.549 81	95.549 81	95.549 81	95.549 81	95.549 81
°/о°/о по ссудамъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на 1.805.560 р. 17 к.	59.622 —	93.154 91	106.173 27	108.333 60	108.333 60	108.333 60
°/о°/о по ссудамъ Одесской жел. дорогѣ на 688.435 р. 96 к.	41.306 16	41.306 16	41.306 16	41.306 16	41.306 16	41.306 16
°/о°/о на сумму, полученную въ счетъ оборотнаго капитала Юго-Западныхъ ж. дорогъ	— —	122.838 05	203.048 09	203.048 09	203.048 09	203.048 09
°/о°/о на сумму 1.263.429 р. 26 к., отнущенную для работъ по Бендеро-Галацкой жел. дорогѣ	— —	1.185 —	47.400 —	63.805 76	75.805 76	75.805 76

	Г О Д Ы.					
	1879	1880	1881	1882	1883	1884
‰ на стоимость подвижного состава, поступившаго по § 3 Устава общества Юго-Западныхъ жел. дорогъ на 8.145.515 р. 47 к.	488.794 53	488.794 53	488.794 53	488.794 53	488.794 53	488.794 53
‰ на суммы, удержанныя изъ чистаго дохода для производства дополнительныхъ работъ 2.829.548 р. 56 к.	—	—	—	—	149.657 04	169.772 83
‰ и погашеніе по акціонерному капиталу Общества Юго-Западныхъ жел. дорогъ на 49.967.000 кредитн. руб.	2.560.808 75	2.560.808 75	2.560.808 75	2.560.808 75	2.506.808 75	2.560.808 75
269.942 р. 65 к. мет. ‰—ты и погашенія по облигаціямъ Бресто-Граевской дороги на 3.020.600 прусскихъ талеровъ и 5.000.000 гол. гульд. въ кредитн. рубляхъ	438.263 33	430.275 64	432.695 15	450.434 30	459.472 75	437.307 09
Всего кредитныхъ рублей *)	10.878.449 79	10.510.986 82	10.624.384 07	11.013.669 47	11.950.544 59	12.033.653 99

*) При перечисленіи металлическихъ рублей въ кредитные принять средній курсъ: въ 1879 г.—1,65, въ 1880 г.—1,52, въ 1881 г.—1,51, въ 1882 г.—1,59, въ 1883 г.—1,60 и въ 1884 г.—1,62.

Изъ настоящей таблицы видно, что сумма ежегодныхъ обязательныхъ платежей, лежавшихъ на Обществѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, спустя шесть лѣтъ послѣ образованія Общества, превысила 12 милліоновъ рублей. Общее-же протяженіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, включая всѣ вѣтви, въ то время равнялось 2.298 верстамъ; слѣдовательно, на каждую версту причиталось ежегодныхъ обязательныхъ платежей по 5.232 р. 58 коп. Таковъ долженъ былъ быть минимальный чистый доходъ дорогъ для того, чтобы Общество могло обходиться безъ правительственныхъ доплатъ по гарантіи. Эта сумма минимальнаго чистаго дохода соотвѣтствовала оплатѣ 5⁰/₁₀₀ на строительный капиталъ въ 104.732 руб. кред. на версту. Такая значительная стоимость сооруженія линій, переданныхъ Обществу, при недостаточно развитомъ движеніи и значительныхъ эксплуатационныхъ расходахъ, явилась основною причиною недоборовъ въ чистомъ доходѣ до суммы полного покрытія ежегодныхъ обязательныхъ платежей. Положеніе дѣла еще болѣе ухудшалось тѣмъ, что къ линіямъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ была присоединена совершенно бездоходная и даже убыточная Бендеро-Галацкая дорога, недоборы по которой значительно уменьшали общую сумму чистаго дохода по прочимъ линіямъ.

Тяжесть обязательныхъ платежей, обременявшихъ Юго-Западные дороги, весьма часто усиливалась такими обстоятельствами, существованіе которыхъ также не зависѣло отъ Общества, какъ и первоначальныя строительныя затраты. Достаточно указать, на примѣръ, на вліяніе въ этомъ отношеніи колебаній вексельнаго курса. Каждое колебаніе курса, какъ бы ни было незначительно отношеніе его къ цѣнности кредитнаго рубля, отражалось на общей суммѣ обязательныхъ платежей Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ весьма чувствительно и выражалось крупными величинами. Платежи, исчисленные въ металлической валютѣ, на проценты и погашеніе облигаціоннаго капитала и на проценты по металлической ссудѣ, оставались почти неизмѣнными со времени учрежденія Общества, но величина ихъ въ кредитныхъ рубляхъ подвергалась измѣненіямъ въ очень широкихъ размѣрахъ. Съ 1881 г. по 1884 г. эти металлическіе платежи увеличились всего только на 6.733¹/₂ руб., но, вслѣдствіе разницы курса, платежъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1884 г. былъ болѣе противъ 1881 г. на 478.558³/₄ руб. кредитныхъ.

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на первыхъ-же порахъ обратило вниманіе на свои финансовыя затрудненія. На сколько

успѣшна была борьба съ дефицитами въ хозяйствѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ. Въ общемъ недоставало чистаго дохода для уплаты $\frac{0}{100}\frac{0}{100}$ и погашенія какъ по акціямъ, такъ и по облигаціямъ и ссудамъ:

въ 1879 г.	8.008.759 р.	46 $\frac{1}{4}$ к.
„ 1880 г.	10.056.177 „	30 „
„ 1881 г.	5.957.909 „	11 $\frac{1}{2}$ „
„ 1882 г.	2.896.461 „	94 $\frac{1}{2}$ „
„ 1883 г.	2.510.680 „	07 $\frac{3}{4}$ „

Не останавливаясь на мѣрахъ, которыя принимались для улучшенія финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, отмѣтимъ только, что съ улучшеніемъ своего финансоваго положенія Общество немедленно приступило къ дальнѣйшему расширенію сѣти рельсовыхъ сообщеній на юго-западѣ Россіи. Первымъ, наиболѣе выдающимся въ этомъ отношеніи сооруженіемъ была Тростянецкая вѣтвь отъ станціи Вапнярки до Тростянецкаго сахарнаго завода длиною въ 39,22 вер., къ постройкѣ которой было приступлено на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 10 день іюля 1887 года перваго дополненія къ уставу Общества. Строительный капиталъ Тростянецкой вѣтви, согласно утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости, былъ опредѣленъ въ 675.000 рублей, но въ дѣйствительности сооруженіе вѣтви обошлось 550.000 рублей.

Затѣмъ, была построена вѣтвь отъ станціи Казатина къ Махаринецкому сахарному заводу, а въ 1890 г. было приступлено къ постройкѣ Уманскихъ вѣтвей, соединяющихъ съ одной стороны главную линію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ съ фастовскою дорогою (линія Вапнярка-Шпола), а съ другой—устанавливающихъ связь г. Умани и его района съ сѣверомъ Россіи (линія Казатинъ-Умань). Предположенія о включеніи г. Умани въ сѣть рельсовыхъ сообщеній существовали еще задолго до приступа къ постройкѣ Уманскихъ вѣтвей. Въ 1883 году Управление Юго-Западныхъ дорогъ проектировало постройку отдѣльной вѣтви отъ Вапнярки къ Умани, но предположеніе это въ то время не могло осуществиться главнымъ образомъ вслѣдствіе неблагоприятныхъ финансовыхъ обстоятельствъ, въ которыхъ находилось Общество въ первые годы своего существованія. Въ 1885 году были произведены окончательныя изысканія, но лишь 13 іюня 1890 г. было Высочайше утверждено второе дополненіе къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ Обществу предоставлена постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей въ одинъ

путь отъ станціи Казатинъ на главной линіи и отъ станціи Демковки на Тростянецкой вѣтви до станціи Христиновки близъ селенія того-же наименованія и затѣмъ отъ станціи Христиновки до города Умани и отъ той-же станціи Христиновки до станціи Шпола Фастовской дороги.

Протяженіе Уманскихъ вѣтвей опредѣлилось въ 385,78 верстъ, а строительная стоимость 12.661.577 рублей, что составляетъ не много болѣе 31.800 руб. на версту пути. Уманскія вѣтви открывались для движенія по мѣрѣ окончанія работъ; прежде всего, 19 ноября 1890 г. былъ открытъ участокъ Демковка-Христиновка; затѣмъ, 18 декабря того-же года Казатинъ-Христиновка съ вѣтвью на Умань и наконецъ 15 іюня 1891 года Христиновка-Шпола.

Постройка Уманскихъ вѣтвей еще не была вполнѣ закончена, какъ Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ уже приступило къ сооруженію Новоселицкихъ вѣтвей. Мысль о сооруженіи рельсоваго пути къ м. Новоселицамъ на австрійской границѣ возникло впервые въ 1864 г., когда представитель Общества Львовско-Черновицкой жел. дороги Офенгеймъ, поддерживаемый Новороссійскимъ и Бессарабскимъ генераль-губернаторомъ П. Е. Коцебу, ходатайствовалъ о выдачѣ ему концессіи на постройку Одесско-Новоселицкой линіи. Судьба, постигшая проектъ Офенгейма, изложена выше. Хотя предложенія Офенгейма и были отклонены, по мысль о сгущеніи сѣти рельсовыхъ сообщеній на нашей западной границѣ не была оставлена. Спустя семь лѣтъ, въ 1873 году произведены были въ этомъ направленіи изысканія на казенный счетъ, но вопросъ о времени сооруженія дороги къ Новоселицамъ все таки остался открытымъ. Только въ концѣ семидесятыхъ годовъ окончательно было рѣшено приступить къ постройкѣ, при чемъ предполагалось рельсовый путь вести отъ г. Могилева на р. Днѣстрѣ почти по прямой линіи на западъ чрезъ Окницу, Бричаны и Кишлу, оставляя въ сторонѣ Липканы; для установленія-же связи между Могилево-Новоселицкою желѣзною дорогою и вообще сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣлось предположеніе проложить рельсовый путь отъ Могилева по правому берегу р. Днѣстра, въ Сорокахъ перейти р. Днѣстръ и довести путь до станціи Крыжополя Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, этотъ проектъ нѣсколько лѣтъ оставался безъ движенія и затѣмъ подвергся существеннымъ измѣненіямъ. Наконецъ, въ 1885 году правительствомъ было предложено Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ принять на себя постройку и эксплуатацію желѣзнодорожной линіи отъ станціи Жмеринки чрезъ Могилевъ на р. Днѣстрѣ до м. Новоселиць. Однако, общее соб-

раніе акціонеровъ не признало тогда возможнымъ принятіе на средства Общества сооружеія означенной линіи. Между тѣмъ, правительство нашло безусловно необходимымъ соединеніе рельсовымъ путемъ пограничнаго мѣстечка Новоселицы съ линіей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. По подробномъ изученіи различныхъ возникавшихъ по сему предмету предположеній, администрація Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ пришла къ убѣжденію, что осуществленіе этой линіи помимо Общества не желательно, но что въ тоже время представлялось-бы наиболѣе соотвѣтствующимъ интересамъ Общества провести линію отъ Новоселиць чрезъ Липканы, Окницю, Бѣльцы и Рыбницу на Днѣстрѣ на соединеніе съ Юго-Западными дорогами въ мѣстности между станціями Бирзула и Крутые (нинѣ станція Абамеликово). За симъ возникли между Юго-Западными дорогами и министерствами путей сообщенія и финансовъ продолжительные переговоры относительно словій, на которыхъ Общество могло-бы принять на себя сооружеіе Новоселицкихъ вѣтвей. Переговоры эти закончились въ 1889 году изданіемъ третьяго дополненія къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Сказаннымъ дополненіемъ къ уставу Обществу предоставлена постройка желѣзнодорожныхъ вѣтвей: отъ станціи Жмеринки чрезъ Могилевъ на Днѣстрѣ до м. Окницы; отъ станцій Бирзула или Крутые, или-же отъ иного между ними пункта чрезъ м. Рыбницу на р. Днѣстрѣ и г. Бѣльцы до м. Окницы и отъ Окницы чрезъ м. Липканы до пограничнаго м. Новоселицы на соединеніе съ австрійскою Львовско-Черновицкою желѣзною дорогою; кромѣ того, тѣмъ-же дополненіемъ къ уставу Обществу вмѣнено въ обязанность проложить второй путь на главныхъ линіяхъ Общества отъ ст. Бирзулы до ст. Вапнярки, отъ ст. Вапнярки до ст. Жмеринки и отъ ст. Фастова до ст. Ровна.

Протяженіе Новоселицкихъ вѣтвей опредѣлилось въ 519,933 верстѣ, а расходы по постройкѣ достигли 35.641.664 р. 63 к. вмѣстѣ съ подвижнымъ составомъ, что составляетъ 68.550 р. на версту пути. Между тѣмъ утвержденными министерствомъ путей сообщенія расцѣпочными вѣдомостями строительный капиталъ Новоселицкихъ вѣтвей былъ опредѣленъ въ 37.569.622 р. 31 коп., что составляло 71.554 р. 36 к. на версту. Такимъ образомъ, дѣйствительная стоимость сооружеія вѣтвей, сравнительно съ опредѣленной по расцѣпочной вѣдомости, оказалась менѣе на 1.927.957 р. 50 коп., что составляетъ на одну версту 3.708 р. 09 к. сбереженія. Открытіе движенія по Новоселицкимъ вѣтвямъ производилось постепенно, по мѣрѣ окончанія работъ: 30 августа 1892 г. послѣдовало открытіе участка Жмеринка-Могилевъ; 5 декабря того-же года—

участка Слободка-Рыбница; участки Бѣльцы-Окница, Могилевъ-Окница и Окница-Липканы были открыты 12 ноября 1893 г.; Липканы—Новоселица—3 декабря 1893 г. и наконецъ Рыбница-Бѣльцы—21 августа 1894 года.

Четвертымъ дополненіемъ уставу, Высочайше утвержденнымъ 6 января 1892 года, присоединена къ сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ вѣтвь отъ станціи Киверцы до г. Луцка, построенная военнымъ вѣдомствомъ и переданная 10 сентября 1890 г. въ эксплуатацію Юго-Западнымъ дорогамъ. Длина вѣтви 10,9 верстѣ, а стоимость вмѣстѣ съ дополнительными работами, произведенными Юго-Западными дорогами 140.216 р. 47 коп., что составляетъ около 13.000 р. верстѣ.

Наконецъ, въ сѣть Юго-Западныхъ дорогъ вошли еще Бѣльская и Кременецкая вѣтви.

Сооруженіе *Бѣльской вѣтви* произведено на основаніи Высочайше утвержденного 1-го іюня 1894 года положенія соединеннаго присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной экономіи Государственнаго Совѣта.—Изысканія производились въ маѣ того-же 1894 г. Къ работамъ приступлено 7 іюня 1894 года и 19 августа 1894 года по вѣтви прослѣдовалъ Императорскій поѣздъ отъ Бѣльска до Гайновки черезъ 58 рабочихъ дней послѣ начала работъ. Съ 19 августа по 3 сентября на вѣтви поддерживалось правильное пассажирское движеніе двумя парами поѣздовъ для нуждъ Императорскаго Двора, имѣвшаго пребываніе въ Бѣловѣжскомъ дворцѣ. Кромѣ указанныхъ двухъ паръ поѣздовъ за время съ 19 августа по 3 сентября по вѣтви пропущенъ цѣлый рядъ экстренныхъ поѣздовъ съ Высочайшими особами какъ по направленію изъ Бѣльска, такъ и по направленію изъ Григоровецъ. 3-го сентября 1894 года въ Бозѣ почившій Государь Императоръ Александръ III изволилъ прослѣдовать по вѣтви обратно изъ Гайновки на Григоровцы со всею Августѣйшею семьею. Послѣ 3 сентября правильное движеніе по вѣтви поддерживалось еще нѣсколько дней для перевозки изъ Гайновки чиновъ Двора и воинскихъ командъ, а затѣмъ было закрыто. 1-го декабря 1894 года Бѣльская вѣтвь была освидѣтельствована для передачи ея изъ вѣдѣнія постройки въ вѣдѣніе эксплуатаціи комиссіею подъ предсѣдательствомъ инспектора Дитмара. Фактическая передача состоялась однако всего лишь 1-го іюня 1895 года, такъ какъ проекты вѣтви утверждены были только 5 февраля 1895 года и переписка о сдачѣ вѣтви въ казну затянулась, благодаря одновременной съ этимъ пріемки въ казну всей сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вѣтвь строилась безъ утвержденныхъ министерствомъ путей сообщенія проектовъ и безъ утвержденной министерствомъ расцѣпной вѣдомости, такъ какъ послѣ окончанія работъ и фактическаго открытія движенія становилось безцѣльнымъ представлять на утвержденіе министерства расцѣпную вѣдомость. За время же постройки или до приступа къ ней не было для сего достаточно времени. Движеніе по вѣтви было открыто также безъ освидѣтельствованія ея какими либо комиссіями, при чемъ первыя поѣзда, кромѣ рабочихъ, были поѣзда чрезвычайной важности. Все только что сказанное въ связи съ необыкновенно краткимъ срокомъ постройки составляетъ самыя характерныя черты дѣла сооруженія Бѣльскаго вѣтви. Цѣль постройки была соединить рельсовымъ путемъ Бѣловѣжскую пуцу съ одною изъ ближайшихъ станцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Открытіе вѣтви должно было послѣдовать 1-го сентября 1894 года, согласно постановленію Правленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 3 іюня 1894 г. Вѣтвь пролегаетъ по уѣздамъ Бѣльскому и Пружанскому Гродненской губерніи. Примыкаетъ вѣтвь къ 1001 верстѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ треугольникомъ между станціями Бѣльскъ и Григоровцы для возможности безъ захода на станціи проѣхать въ Бѣловѣжъ какъ съ юга, такъ и съ сѣвера. Въ концѣ вѣтви устроена станція Гайновка, около селенія того-же наименованія, расположеннаго на границѣ Бѣловѣжской пуцы.

Разстоянія отъ станціи Бѣльска до станціи Гайновки и отъ станціи Григоровцы до ст. Гайновки слѣдующія: 1) отъ ст. Бѣльскъ до ст. Гайновки 27 верстъ 254.06 сажени и 2) отъ ст. Григоровцы до ст. Гайновки 31 верста 353.75 сажени, при чемъ вновь построено главнаго пути всего 28.01 верстъ. На протяженіи этихъ 28.01 верстъ построено 13 деревянныхъ на сваяхъ мостовъ, общемою длиною 130 сажень. Земляныхъ работъ произведено по главному пути 1011 куб. сажень на версту пути. Путь уложенъ наиболѣе тяжелымъ типомъ стальныхъ рельсовъ (типъ № 16) на дубовыхъ и пропитанныхъ сосновыхъ шпалахъ. На станціи Гайновкѣ устроено водоснабженіе. На той же станціи для приѣма Императорскихъ поѣздовъ поставлена на самой опушкѣ лѣса платформа длиною 120 сажень, и выстроенъ павильонъ, освѣщаемый электричествомъ и отдѣланный изнутри главнымъ образомъ деревомъ разныхъ породъ. Павильонъ этотъ снабженъ мебелью и всѣмъ надлежащимъ инвентаремъ. Дорога обошлась въ 711.779 руб. 68 копѣекъ, что на версту

пути составляетъ $\frac{711.779.68}{28.01} = 25.412$ рублей.

По первоначальнымъ предположеніямъ Правленія Общества Юго-Западныхъ ж. д., дорога, открытая къ 1 сентября 1894 г., должна была стоить 680.000 р., при чемъ 80.000 р. должны были стоить приспособленія для приѣма Императорскихъ поѣздовъ, т. е. павильонъ съ принадлежностями. При этомъ Правленіе не предполагало устанавливать вдоль вѣтви телеграфнаго провода, ограничиваясь соединеніемъ только конечныхъ станцій съ казеннымъ телеграфомъ, идущимъ изъ города Бѣльска въ Гайновку. На практикѣ оказалось, что телеграфомъ этимъ пользоваться нельзя, такъ какъ путевыя телеграммы запаздывали и вдоль всей вѣтви былъ сооруженъ телеграфный проводъ во время пребыванія Высочайшаго двора въ Бѣловѣжѣ. Сооруженіе телеграфа обошлось въ 2.587 руб. 93 копѣйки. Расходъ этотъ не предвидѣлся. Также не предвидѣлись расходы по открытію движенія до срока окончанія работъ, т. е. до 1 сентября 1894 г., что вызвало расходъ въ 33.159 руб. 54 коп.

Всего, согласно сказаннаго, сверхсметныхъ расходовъ произведено на 33.159 руб. 54 коп. + 2.587 руб. 63 коп. = 35.747 руб. 17 коп. и слѣдовательно фактически дорога обошлась не въ 680.000 руб., а въ 711.779 руб. 68 коп. — 35.747 руб. 17 коп. = 676.032 руб. 51 коп., что очень близко подходитъ къ сметному предположенію. Изъ 676.032 руб. 51 коп. собственно Императорскій павильонъ съ принадлежностями, т. е. платформу, электрической станціей и проч. обошелся въ 77.954 р.

14 коп. На версту пути этотъ расходъ = $\frac{77.954 \text{ р. } 14 \text{ к.}}{28.01} = 2.783 \text{ руб.}$

Верста дороги обошлась безъ указанныхъ 2.783 руб. на версту и безъ чрезвычайныхъ расходовъ въ суммѣ 33,159 руб. 54 коп. въ 21.445 р. при всѣхъ постройкахъ деревянныхъ, за исключеніемъ водоемнаго и водоподъемнаго зданій, которыя каменные.

Сооруженіе Бѣльской вѣтви произведено на счетъ остатковъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала Общества, реализованнаго въ 1885 г. за исключеніемъ 80.000 руб., ассигнованныхъ вѣдомствомъ Удѣловъ. Строитель Бѣльской вѣтви инженеръ путей сообщенія Н. Н. Перцовъ.

Пятымъ дополненіемъ къ уставу Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвержденнымъ 1-го іюня 1894 года, разрѣшено приобрѣтеніе отъ графа Берга пути частнаго пользованія, приспособленіе этого пути къ общему пользованію и продолженіе его до города Кременца подъ общимъ названіемъ *Кременецкой вѣтви*. Всѣ расходы по постройкѣ должны были быть произведены изъ имѣющагося свободнаго остатка дополнительнаго облигаціоннаго капитала Общества, реализован-

наго въ 1885 году съ тѣмъ однако, чтобы затраченныя такимъ образомъ изъ сего остатка суммы были впоследствии пополнены изъ суммъ, которыя по окончаніи сооруженія Новоселицкихъ вѣтвей и проложеніи вторыхъ путей на Юго-Западныхъ ж. д., согласно § 13 Высочайше утвержденнаго 8 апрѣля 1891 года третьяго дополненія къ уставу Общества, будутъ подлежать зачисленію въ запасный капиталъ Общества. Окончательныя изысканія и составленіе проекта производились лѣтомъ 1894 года одновременно съ постройкою Бѣльской вѣтви инженеромъ путей сообщенія Н. Н. Перцовымъ. Послѣ перехода Юго-Западныхъ жел. дор. въ казну Кременецкая вѣтвь строилась непосредственнымъ распоряженіемъ казны изъ суммъ вышеуказанныхъ.

Расцѣпная вѣдомость утверждена Управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 1 февраля 1895 г. въ суммѣ 410.350 р. безъ стоимости рельсъ, подкладокъ и накладокъ, безъ стоимости фермы поворотнаго круга и безъ стоимости старыхъ, чугунныхъ водопроводныхъ трубъ.—Рельсы со скрѣпленіями и кругъ переданы съ Варшавской желѣзной дороги, а водопроводныя трубы Юго-Западными желѣзн. дорогами безъ цѣны, со взысканіемъ только стоимости перевозокъ и ремонта круга.

Дорога обошлась въ 381.485 р. 58 коп., что при длинѣ 31.017 верстѣ главнаго пути составляетъ 12.306 р. на версту при 967 куб. саж. земляныхъ работъ на версту пути, изъ коихъ 6⁰/₁₀ въ мѣлу. Мосты деревянные на сваяхъ общеою длиною 130.92 саж. Всѣ гражданскія постройки также деревянные. Водоснабженіе на ст. Кременецъ устроено изъ ключей самотокомъ, безъ постройки водоемнаго и водоподъемнаго зданій. Кременецкая вѣтвь идетъ по уѣздамъ Дубенскому и Кременецкому Волынской губерніи, направляясь отъ полустанціи Каменицы Радзивилловской вѣтви Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до города Кременца. Отъ станціи Кременецъ, кромѣ того, выстроена вѣтвь въ угольныя шахты князя Кочубея протяженіемъ 2.112 версты. Последняя вѣтвь частнаго пользованія и за пользованіе ею взимается съ князя Кочубея плата, согласно контракту съ нимъ, заключенному Управленіемъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вся длина главнаго пути Кременецкой вѣтви, какъ сказано выше, равна 31.017 верстѣ. Изъ этого количества бывшая вѣтвь графа Берга имѣетъ 11.71 версты, продолженіе ея до г. Кременца 17.195 верстѣ и вѣтвь въ шахты 2,112 версты. Вѣтвь графа Берга приобрѣтена за 40.000 р. кромѣ верхняго строенія, которое графу не принадлежало. За означенную цѣну графъ Бергъ обязывался передать также всю потребную для

новыхъ работъ ему принадлежащую землю. Всѣ искусственныя соору-
женія также какъ гражданскія постройки при постройкѣ Кременецкой
вѣтви перестроены вновь, такъ что 40.000 руб. пошли за отчужденіе и
земляное полотно, которое также пришлось передѣлывать, смягчая уклоны.
Къ постройкѣ Кременецкой вѣтви разрѣшено приступить журнальнымъ
постановленіемъ Управленія к. ж. дорогъ отъ 7 апрѣля 1895 года.

Пріемочная комиссія свидѣтельствовала работы 19—20 декабря
1895 года, а открытіе правильнаго движенія послѣдовало 21 января
1896 года. Строитель Кременецкой вѣтви инженеръ путей сообщенія Н.
Н. Перцовъ.

Цѣль постройки Кременецкой вѣтви удовлетворить потребностямъ
города Кременца и главное—дать возможность вывозить изъ окрестностей
города каменный уголь и тѣ фабричныя продукты, производство кото-
рыхъ съ проведеніемъ дороги должно возникнуть въ Кременцѣ на мѣст-
номъ углѣ. Ожиданія эти до извѣстной степени уже оправдались. По-
ставлена Гофманская печь для обжига извести и устроенъ заводъ сухой
перегонки дерева. Предполагается основать еще въ этомъ 1896 году
нѣсколько новыхъ заводовъ.

Съ 1 января 1895 года Юго-Западныя желѣзныя дороги перешли
въ казну, и съ этого момента начинается новая эпоха въ исторіи этой
самой обширной и неимѣющей себѣ подобной по размѣрамъ въ Россіи
рельсовой сѣти.

Въ заключеніе приводится Высочайше утвержденное положеніе
Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Госу-
дарственной Экономіи Государственнаго Совѣта о выкупѣ въ казну Юго-
Западныхъ желѣзныхъ дорогъ:

„Отъ 24 мая 1894 года № 4188 министръ финансовъ, предста-
вивъ на благоусмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Мини-
стровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Со-
вѣта вопросъ о выкупѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, полагалъ:

I. Произвести 1 января 1895 года выкупъ Юго-Западныхъ жел.
дорогъ на основаніи § 63 устава Общества.

II. Произвести съ Обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ,
внѣ порядка, установленнаго Высочайше утвержденными 20 мая 1892
года правилами, расчетъ на слѣдующихъ основаніяхъ:

Теченіе процентовъ по акціямъ Общества прекращается 1 января
1895 года.

Начиная съ 2-го того-же января предъявителямъ непогашенныхъ акцій выплачивается назначенными министромъ финансовъ кредитными учреждениями въ Имперіи и за границею нарицательный капиталъ.

Акціонерамъ, желающимъ, вмѣсто полученія нарицательнаго капитала, пріобрѣсти государственную 4⁰/₀ ренту, предоставляется обмѣнять акціи на сію ренту въ срокъ и на условіяхъ, опредѣляемыхъ министромъ финансовъ.

При выплатѣ по акціямъ нарицательнаго капитала или при обмѣнѣ ихъ на государственную ренту, предъявителямъ взаменъ акцій выдаются особыя удостовѣренія на полученіе могущаго оказаться дивиденда за 1894 годъ, а равно излишка сверхъ гарантированнаго капитала выкупной суммы. Эти-же удостовѣренія служатъ свидѣтельствомъ правъ владѣльцевъ ихъ участвовать въ разрѣшеніи дѣлъ Общества на правахъ, акціонерамъ принадлежащихъ.

Окончательный расчетъ съ акціонерами будетъ произведенъ по установленіи результатовъ эксплуатаціи дорогъ Общества за 1894 годъ.

III. Предоставить министру путей сообщенія:

а) принять съ 1 января 1895 года Юго-Западные дороги въ казну со всѣмъ ихъ имуществомъ;

б) производить по соглашенію съ министромъ финансовъ и государственнымъ контролемъ, изъ валовыхъ сборовъ дороги, въ мѣрѣ могущей оказаться въ томъ надобности, расходы по пріему дорогъ въ казну и по эксплуатаціи ихъ въ 1895 году, а также на прочія потребности;

и в) покрывать въ теченіе 1895 года расходы по могущимъ оказаться ко времени перехода дорогъ въ казну неоконченными новымъ работамъ изъ разрѣшенныхъ на производство сихъ работъ источниковъ.

IV. Предоставить министру финансовъ:

а) опредѣлить срокъ и условія для выдачи, согласно ст. II, акціонерамъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ государственной 4⁰/₀ ренты въ обмѣнъ на акціи;

б) произвести выпускъ свидѣтельствъ государственной 4⁰/₀ ренты на основаніяхъ, изъясненныхъ въ ст. I Именнаго Высочайшаго указа, даннаго министру финансовъ 8-го апрѣля 1894 года, съ процентами, текущими съ 1 іюня 1894 года, въ размѣрѣ, какой будетъ потребенъ для обмѣна акцій Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, но не свыше предѣльнаго размѣра выпуска, въ пунктѣ д. сей статьи указаннаго:

в) произвести обмѣнъ акцій на свидѣтельства государственной 4⁰/₀ ренты, согласно ст. II и п. а ст. IV, удовлетворяя требованія обмѣна въ порядкѣ заявленій въ предѣлахъ выпуска ренты;

г) по непредъявленнымъ къ обмѣну на государственную ренту акціямъ произвести, согласно ст. II, уплату нарицательнаго капитала изъ наличности государственнаго казначейства;

и д) для возмѣщенія государственному казначейству уплаченныхъ, согласно предыдущему пункту, акціонерамъ Общества Юго-Западныхъ дорогъ суммъ, произвести, если сіе будетъ имъ, министромъ финансовъ, признано нужнымъ, дополнительный выпускъ государственной 4⁰/₀ ренты на изъясненныхъ въ Именномъ Высочайшемъ указѣ 8 апрѣля 1894 года основаніяхъ и таковую реализовать порядкомъ и на условіяхъ имъ, министромъ финансовъ опредѣленныхъ, съ тѣмъ, однако, чтобы нарицательный капиталъ выпускаемой ренты, въ совокупности съ выпускаемою на основаніи пункта б. сей статьи, не превысилъ пятидесяти милліоновъ (50.000.000) рублей нарицательныхъ.

V. Предоставить государственному контролеру, по соглашенію съ министромъ финансовъ, установить предѣлы ревизіи государственнымъ контролеромъ отчетности Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

VI. Предоставить министру финансовъ, не позднѣе трехъ мѣсяцевъ со дня объявленія Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ окончательнаго ревизіоннаго постановленія, внести установленнымъ порядкомъ на уваженіе и разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта представленіе объ утвержденіи окончательнаго расчета по выкупу названныхъ дорогъ.

Соединенное Присутствіе полагало: представленіе министра финансовъ по настоящему дѣлу утвердить, предоставить министру путей сообщенія войти съ государственнымъ контролеромъ и министромъ финансовъ въ сношеніе по вопросу о сохраненіи на линіяхъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ, на первое время по введеніи казеннаго на нихъ хозяйства, контроля сборовъ въ вѣдѣніи управленія названными дорогами.

Государь Императоръ, въ 6 день іюня 1894 г., на положеніе соединеннаго присутствія Высочайше соизволилъ“.

II.

Итоги эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за время съ 1880 по 1895 годъ.

Отдѣльнымъ отраслямъ веденія дѣла эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ посвящены самостоятельныя изслѣдованія, выясняющія финансовыя результаты каждой операціи, значеніе принимавшихся одновременно мѣръ для улучшенія желѣзнодорожнаго хозяйства и вообще для освѣщенія дѣятельности Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ пространствѣ и времени. Поэтому здѣсь приводятся лишь общіе итоги, характеризующіе результаты операцій Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за пятнадцатилѣтній періодъ съ 1880 по 1895 годъ. Итоги эти представляютъ существенный интересъ не только съ точки зрѣнія выясненія финансовыхъ результатовъ операцій самой большой рельсовой сѣти въ Россіи, но имѣютъ также важное теоретическое и практическое значеніе, какъ матеріалы для освѣщенія многихъ до нынѣ еще спорныхъ вопросовъ изъ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Данныя о результатахъ эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ сгруппированы въ приводимыхъ ниже таблицахъ, въ числѣ которыхъ помѣщена особая таблица, показывающая ходъ дѣла по развитію путей Юго-Западныхъ дорогъ, что необходимо для болѣе полного освѣщенія итоговъ поступленій и расходовъ.

Не вдаваясь въ подробное изученіе занесенныхъ въ таблицы цифръ, остановимся только на болѣе выдающихся данныхъ о результатахъ операцій Юго-Западныхъ жел. дорогъ за пятнадцатилѣтній періодъ.

1) Развитіе путей Юго-Западныхъ дорогъ.

(Таблица № 1).

Къ 1 января 1880 года общее протяженіе путей по расчету одиночнаго пути составляло 2814,55 версты, а къ 1 января 1895 года возросло до 5.749,783 верстъ, т. е. увеличилось почти вдвое. Первый путь къ 1880 году имѣлъ протяженіе въ 2038,48 в., и въ теченіи четырехъ послѣдующихъ лѣтъ оставался безъ измѣненія; въ 1883 году первый путь увеличился до 2314 верстъ и затѣмъ вплоть до 1889 го-

да оставался почти безъ измѣненія; за послѣднее-же восьмилѣтіе протяженіе перваго пути изъ года въ годъ быстро увеличивалось и къ 1 января 1895 г. составило 3.492,688 вер., т. е. почти въ $1\frac{1}{2}$ раза противъ 1880 года. Второй путь въ 1880 году составлялъ 265,50 версты и до 1891 года оставался безъ измѣненія, въ теченіе послѣднихъ пяти лѣтъ протяженіе вторыхъ путей стало быстро увеличиваться и къ 1 января 1895 года составило 1292,940 вер. или почти въ 5 разъ больше противъ 1880 года. Станціонные пути въ теченіе разсматриваемаго періода увеличились не много менѣе чѣмъ вдвое: съ 510,57 в. до 964,155 вер. Процентное отношеніе станціонныхъ путей къ длинѣ главнаго пути въ 1880 году равнялось 22,1% а въ 1895 г.—20,1%.

2) Валовой доходъ, расходъ и чистый доходъ.

(Таблица № 2).

Валовой доходъ зависитъ преимущественно отъ общаго положенія промышленности и торговли не только въ районѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, даже не только въ Россіи вообще, но и за границею. Общее-же положеніе промышленности опредѣляется цѣлымъ рядомъ безконечно сложныхъ условій не только экономическихъ, но и политическихъ. Колебанія валового дохода выражаютъ собою результатъ вліянія всѣхъ этихъ условій, такъ сказать, равнодѣйствующую множества разнородныхъ силъ, въ ряду которыхъ не маловажное значеніе имѣютъ особенности устройства данной желѣзной дороги, система эксплуатаціи и т. п. Одни уже мѣстныя условія, обладающія по существу своего характера весьма широкою измѣнчивостью, служатъ главнѣйшею причиною колебаній валового дохода, размѣры которыхъ невозможно даже предвидѣть. Для Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ главными мѣстными грузами служатъ хлѣбъ и сахаръ. Поэтому степень мѣстнаго урожая на хлѣбъ и свекловицу, сама по себѣ, независимо даже отъ общаго положенія хлѣбнаго и сахарнаго рынковъ въ Россіи и за-границей, производитъ громадное измѣненіе въ количествѣ передвиженія грузовъ, а слѣдовательно и валовой выручки.

Ограничиваясь изложеннымъ по отношенію причинъ колебаній валового дохода, перейдемъ къ разсмотрѣнію итоговъ такового за пятнадцатилѣтній періодъ съ 1880 г. по 1894 г. включительно.

Въ разсматриваемый періодъ времени валовой доходъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ постепенно увеличивался. Въ 1880 г. онъ равнялся 19.014.800 р., а въ 1883 году достигъ 23.880 тыс. руб.;

въ слѣдующемъ году послѣдовало уменьшеніе почти на 1 мил. руб.; но уже въ 1885 г. валовой доходъ возросъ до 29.307 т. р.; въ 1886 г. обнаружилось новое уменьшеніе въ размѣрѣ почти 7 мил. р.; но вслѣдъ за симъ, начиная съ 1887 года, началось опять возростаніе валовой выручки, которая въ 1888 г. составила 34.263 т. руб.; за симъ послѣдовалъ рядъ лѣтъ, въ теченіе которыхъ выручка, хотя и была значительно меньше выручки 1888 года, но тѣмъ не менѣе все-же превышала болѣе чѣмъ въ полтора раза выручку всѣхъ остальныхъ лѣтъ, кромѣ 1888 года. Наконецъ, въ 1894 году валовой доходъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ достигъ небывало высокой цифры—42.020 т. руб., превысивъ валовой доходъ 1880 года въ $2\frac{1}{4}$ раза.

Предѣлы колебаній въ размѣрѣ валовой выручки видны изъ слѣдующихъ рядовъ цифръ:

	Увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) валовой выручки противъ предыдущаго года.	Увеличеніе противъ 1880 года въ ‰‰.
1881 г.	+ 820.300 руб.	101
1882 г.	+ 2.840.600 „	119
1883 г.	+ 1.204.600 „	126
1884 г.	— 1.049.300 „	120
1885 г.	+ 6.476.500 „	154
1886 г.	— 7.009.500 „	118
1887 г.	+ 4.260.000 „	140
1888 г.	+ 7.604.900 „	180
1889 г.	— 3.984.100 „	159
1890 г.	— 877.300 „	155
1891 г.	+ 3.822.800 „	169
1892 г.	— 3.570.900 „	151
1893 г.	+ 2.092.500 „	162
1894 г.	+ 11.274.200 „	221

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что въ дѣлѣ поступленія валового дохода замѣчается извѣстная правильность: за рядомъ лѣтъ въ теченіе которыхъ слѣдуетъ повышеніе доходности дорогъ наступаетъ періодъ приостановки роста валового дохода; далѣе замѣчается, что вслѣдъ за годами, когда валовая выручка повышалась особенно сильно, слѣдовали годы, въ которые ростъ валового дохода не только останавливался, но какъ бы далѣе шелъ на пониженіе.

Въ теченіе первого пятилѣтія (1880—1884 г.) приостановка въ увеличеніи валового дохода относится къ 1884 г., во второмъ пятилѣтіи

(1885—1889)—къ 1886 и 1889 г., а въ третьемъ пятилѣтїи (1890—1894)—къ 1890 и 1892 гг.

Средній годовой доходъ по пятилѣтїямъ составлялъ:

въ	I	пятилѣтїе (1880—1884)	—21.647.700	руб.
„	II	„ (1885—1889)	—28.581.000	„
„	III	„ (1890—1894)	—32.609.900	„

Такимъ образомъ, если принять средній валовой доходъ перваго пятилѣтїя за 100, то оказывается, что во второмъ пятилѣтїи таковой составлялъ 132, а въ третьемъ 151.

На версту пути валовой доходъ въ 1880 году составлялъ 9362 руб. и вплоть до 1889 года подвергался колебанїямъ въ зависимости исключительно отъ измѣненїи цифры годового дохода: въ теченїе-же послѣдующихъ лѣтъ, когда стали постепенно открываться для движенїя участки строившихся вѣтвей (вначалѣ Уманскихъ, а затѣмъ Новоселицкихъ), возростанїе валового дохода на версту пути нѣсколько замедлилось. Въ 1880 году, какъ сказано выше, валовой доходъ на версту пути составилъ 9.362 р., затѣмъ въ 1883 г. возросъ до 10.392р., далѣе, за нѣкоторыми колебанїями, въ 1888 г. увеличился до 14,832 руб., достигнувъ въ этомъ году своего maximum'a. Въ 1889 г. выручка на версту пути уменьшилась до 13.108 руб. и въ періодъ 1890—1893 году послѣдовательно понижалась, дойдя въ 1893 г. до 10.475 р.; наконецъ, въ 1894 г. возросла вновь до 13.135 руб., каковая сумма, однако, на 1700 рублей меньше противъ 1888 года. Если взять для сравненїя первый и послѣдній годы разсматриваемаго періода, то оказывается, что выручка на версту пути увеличилась на 40⁰/₀.

Расходы эксплуатаціи за разсматриваемый періодъ времени представляютъ весьма характерное явленїе. Казалось-бы, что параллельно росту валовой выручки должны были-бы увеличиваться и расходы эксплуатаціи; но на дѣлѣ, однако, оказывается весьма часто противное. Конечно, нѣкоторая зависимость размѣра расходовъ эксплуатаціи отъ величины валовой выручки существуетъ, но зависимость эта весьма слаба.

Въ 1880 году расходы эксплуатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ опредѣлились цифрою въ 18.544 тыс. руб.; въ теченїе послѣдующихъ трехъ лѣтъ эксплуатаціонные расходы представляютъ послѣдовательное пониженїе, достигая въ 1881 г.—15.071 т. р., въ 1882 г. 14.402 т. р. и въ 1883 г.—14.257 т. р.; за симъ послѣдовало нѣкоторое, незначительное впрочемъ, увеличенїе: въ 1884 г.—14.447 т. р. и въ 1885 г.—15.245 т. р.; далѣе, въ 1886 и 1887 г. г. замѣчается вновь пониженїе до

14.875 т. р. и 14.472 т. р.; съ 1888 года, когда было приступлено къ постройкѣ цѣлой сѣти вѣтвей, расходы эксплуатаціи стали замѣтно возрастать; въ 1888 г. составили 16.837 т. р., въ 1889 г. 17.149 т. р., 1890 г.—17.209 т. р. и въ 1891 г.—18.446 т. р. Въ 1892 г. послѣдовало новое пониженіе до 17.370 т. р.; а въ два послѣдніе года расходы увеличились и дошли въ 1893 г. до 18.692 т. р. и въ 1894 г. до 21.075 т. р.

Сопоставленіе колебаній валового дохода и расходовъ эксплуатаціи даетъ слѣдующіе ряды цифръ:

	Валовой доходъ.		Расходы эксплуатаціи.	
	Увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) противъ предыдущаго года.			
1881 г.	+	820.300 руб.	—	3.473.000 руб.
1882 г.	+	2.840.500 "	—	669.000 "
1883 г.	+	1.204.600 "	—	144.800 "
1884 г.	—	1.049.300 "	+	189.900 "
1885 г.	+	6.476.500 "	+	797.900 "
1886 г.	—	7.009.500 "	—	369.900 "
1887 г.	+	4.260.000 "	—	402.700 "
1888 г.	+	7.604.900 "	+	2.364.400 "
1889 г.	—	3.984.100 "	+	311.800 "
1890 г.	—	877.300 "	+	60.800 "
1891 г.	+	3.822.800 "	+	1.236.200 "
1892 г.	—	3.570.900 "	—	1.075.400 "
1893 г.	+	2.092.500 "	+	1.321.500 "
1894 г.	+	11.274.200 "	+	2.382.800 "

Сравненіе годовыхъ итоговъ расходовъ эксплуатаціи показываетъ, что въ теченіи разсматриваемаго періода времени наибольшія суммы расходовъ приходятся на первый и два послѣднихъ года; въ остальные-же годы этого періода издержки были значительно ниже, при чемъ наибольшее сокращеніе расходовъ эксплуатаціи падаетъ на первое пятилѣтіе.

Для болѣе полнаго освѣщенія колебаній валового дохода и расходовъ эксплуатаціи приводятся данныя объ увеличеніи и уменьшеніи таковыхъ по сравненію съ 1880 годомъ въ процентахъ:

	Валовой доходъ.		Расходы эксплуатаціи.	
1880 г.	.	100 ⁰ / ₀	.	100 ⁰ / ₀
1881 г.	.	+ 1 ⁰ / ₀	—	18 ⁰ / ₀
1882 г.	.	+ 19 ⁰ / ₀	—	22 ⁰ / ₀

	Валовой доходъ.	Расходы эксплуатаціи.
1883 г.	+ 25 ⁰ / ₀	— 23 ⁰ / ₀
1884 г.	+ 20 ⁰ / ₀	— 22 ⁰ / ₀
1885 г.	+ 54 ⁰ / ₀	— 18 ⁰ / ₀
1886 г.	+ 18 ⁰ / ₀	— 20 ⁰ / ₀
1887 г.	+ 40 ⁰ / ₀	— 21 ⁰ / ₀
1888 г.	+ 80 ⁰ / ₀	— 6 ⁰ / ₀
1889 г.	+ 59 ⁰ / ₀	— 7 ⁰ / ₀
1890 г.	+ 55 ⁰ / ₀	— 7 ⁰ / ₀
1891 г.	+ 69 ⁰ / ₀	— 1 ⁰ / ₀
1892 г.	+ 51 ⁰ / ₀	— 6 ⁰ / ₀
1893 г.	+ 62 ⁰ / ₀	+ 1 ⁰ / ₀
1894 г.	+ 121 ⁰ / ₀	+ 13 ⁰ / ₀

Все изложенное относится къ общимъ итогамъ расходовъ эксплуатаціи по всей сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ; но въ теченіи послѣдняго пятнадцатилѣтія эксплуатаціонная длина дорогъ увеличилась почти въ 1¹/₂ раза и потому болѣе правильную характеристику положенія дѣла можетъ дать только отнесеніе суммы издержекъ на версту пути.

На версту пути эксплуатаціонные расходы составили:

1880 г.	9.130 руб.	100 ⁰ / ₀
1881 г.	7.420 „	82 ⁰ / ₀
1882 г.	6.267 „	68 ⁰ / ₀
1883 г.	6.204 „	67 ⁰ / ₀
1884 г.	6.286 „	68 ⁰ / ₀
1885 г.	6.634 „	72 ⁰ / ₀
1886 г.	6.439 „	70 ⁰ / ₀
1887 г.	6.265 „	68 ⁰ / ₀
1888 г.	7.288 „	79 ⁰ / ₀
1889 г.	7.423 „	81 ⁰ / ₀
1890 г.	7.264 „	79 ⁰ / ₀
1891 г.	6.852 „	75 ⁰ / ₀
1892 г.	6.230 „	68 ⁰ / ₀
1893 г.	6.368 „	69 ⁰ / ₀
1894 г.	6.587 „	72 ⁰ / ₀

Такимъ образомъ оказывается, что въ теченіе 15 лѣтъ достигнуто значительное уменьшеніе расходовъ эксплуатаціи на версту пути, что сокращеніе издержекъ особенно усиленно проявляется въ первое пятилѣ-

тіе и что за послѣдніе годы средній годовой расходъ установился въ размѣрѣ 6.600 рублей на версту, т. е. на 28⁰/₀ менѣе по сравненію съ 1880 годомъ.

Чистый доходъ въ 1880 году едва достигалъ $1\frac{1}{2}$ милліона рублей; но, начиная уже со слѣдующаго года, сталъ быстро возрастать, что на первыхъ порахъ являлось послѣдствіемъ не столько увеличенія валоваго дохода, сколько сокращеніемъ расходовъ эксплуатаціи. Въ 1881 г. чистый доходъ составилъ 4.764 тыс. р., а въ 1882 г. увеличился до 8.274 тыс. р. и въ 1883 г. до 9.623 тыс. р. Въ 1884 году чистый доходъ уменьшился до 8.384 т. р., но вслѣдъ за тѣмъ въ 1885 году вновь увеличился и достигъ 14.062 т. р.; далѣе, въ 1886 г. послѣдовало новое пониженіе до 7.523 тыс. р., а за симъ опять повышеніе въ 1887 г. до 12.185 т. р. и въ 1888 г.— до 17.426 т. р. Въ періодъ времени съ 1889 по 1893 г. чистый доходъ колебался въ размѣрѣ отъ 12 до 14 милліоновъ и наконецъ въ 1894 году опредѣлился цифрою въ 20.945 т. р.

Предѣлы колебаній чистаго дохода видны изъ слѣдующихъ рядовъ цифръ:

	Увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) чистаго дохода противъ предыдущ. года.	Увеличеніе противъ 1880 г. въ ‰.
1881 г.	+ 4.293.300 р.	+ 912 ⁰ / ₀ .
1882 г.	+ 3.509.600 р.	+ 1.657 ⁰ / ₀ .
1883 г.	+ 1.349.400 р.	+ 1.944 ⁰ / ₀ .
1884 г.	— 1.239.300 р.	+ 1.681 ⁰ / ₀ .
1885 г.	+ 5.678.500 р.	+ 2.866 ⁰ / ₀ .
1886 г.	— 6.539.700 р.	+ 1.498 ⁰ / ₀ .
1887 г.	+ 4.662.700 р.	+ 2.488 ⁰ / ₀ .
1888 г.	+ 5.240.500 р.	+ 3.601 ⁰ / ₀ .
1889 г.	— 4.295.900 р.	+ 2.688 ⁰ / ₀ .
1890 г.	— 938.100 р.	+ 2.488 ⁰ / ₀ .
1891 г.	+ 586.600 р.	+ 2.825 ⁰ / ₀ .
1892 г.	— 2.495.500 р.	+ 2.293 ⁰ / ₀ .
1893 г.	+ 770.000 р.	+ 2.459 ⁰ / ₀ .
1894 г.	+ 8.891.400 р.	+ 4.328 ⁰ / ₀ .

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что чистый доходъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе разсматриваемаго пятнадцатилѣтія подвергался тѣмъ-же колебаніямъ, какъ и валовая выручка и что въ тѣ годы, когда валовая выручка сокращалась, уменьшался и чистый доходъ.

Въ теченіе перваго пятилѣтія (1880—1884 гг.) приостановка въ увеличеніи чистаго дохода относится къ 1884 г., во второмъ пятилѣтіи (1885—1889 гг.) къ 1886 и 1889 гг., а въ третьемъ пятилѣтіи (1890—1894 гг.)—къ 1890 и 1892 гг.

Средній чистый годовой доходъ по пятилѣтіямъ составлялъ:

въ I пятилѣтіи (1880—1884 гг.)	6.303 т. р.
„ II „ (1885—1889 гг.)	13.265 „ „
„ III „ (1890—1894 гг.)	14.050 „ „

Такимъ образомъ, если принять средній чистый доходъ перваго пятилѣтія за 100, то оказывается, что во второмъ пятилѣтіи таковой составлялъ 210, а въ третьемъ—223.

На версту пути чистый доходъ въ 1880 году составлялъ только 232 руб., но уже въ слѣдующемъ году возросъ до 2.346 рублей; далѣе, вплоть до 1888 года чистый доходъ на версту пути подвергался колебаніямъ исключительно въ зависимости отъ размѣровъ валовой выручки и въ 1888 году достигъ своего maximum'a (7.544 руб. на версту). Съ 1889 года начинается нѣкоторое пониженіе цифры чистаго дохода на версту пути, что слѣдуетъ поставить въ прямую связь съ дѣломъ расширенія сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ путемъ постройки первоначально Уманскихъ, а затѣмъ Новоселицкихъ вѣтвей.

3) Пассажирское движеніе.

(Таблица № 3).

Въ началѣ разсматриваемаго періода число проѣзжавшихъ по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ колебалось въ предѣлахъ отъ 2.900.000 до 3.000.000 человѣкъ, и эти цифры оставались безъ существенныхъ измѣненій вплоть до 1889 года. Лишь съ 1889 года число пассажировъ стало возрастать; въ этомъ году оно дошло до 3.176 т. чел., въ 1890 г.—до 3.409 т., въ 1891 г.—до 3.689 т., въ 1892 году нѣсколько уменьшилось, выразившись цифрою 3.638 т., но за симъ быстро увеличилось, достигнувъ въ 1893 г.—3.952 тыс., а въ 1894 г.—4,220 тыс. человѣкъ.

Если сопоставить число перевезенныхъ пассажировъ въ первомъ году настоящаго пятнадцатилѣтія съ таковымъ-же въ послѣднемъ году, то оказывается, что число проѣзжающихъ пассажировъ увеличилось немного менѣе, чѣмъ въ 1¹/₂ раза.

Соотвѣтственно увеличенію числа пассажировъ увеличивалось и количество пройденныхъ всѣми пассажирами пассажиро-верстъ. Средній пробѣгъ одного пассажира въ теченіе разсматриваемаго періода не под-



вергся существеннымъ измѣненіямъ, хотя и проявлялъ все это время наклонность съ сокращенію. Въ 1880 г. средній пробѣгъ одного пассажира составлялъ 120 верстъ и только въ 1890 г. оказался больше, дойдя до 121 версты, во всѣ остальные годы таковой былъ нѣсколько меньше, выразившись въ 1894 году цифрою 118 верстъ.

Что касается выручки отъ перевозки пассажировъ, то таковая въ 1880 году достигала 4.104 т. р., и въ періодъ по 1888 годъ колебалась, уменьшаясь въ иные годы на сумму до 100 тыс. рублей и увеличиваясь на таковую-же сумму. Начиная съ 1888 года замѣчается возростаніе выручки отъ перевозки пассажировъ; въ 1894 году таковая достигла 5.429 тыс. рублей.

Предѣлы колебаній числа перевезенныхъ пассажировъ и выручки отъ пассажирскаго движенія видны изъ слѣдующихъ рядовъ цифръ:

Увеличеніе (+) или уменьшеніе (-).				
Числа перевезенныхъ пассажировъ.		Выручки отъ пассажирскаго движенія.		
Противъ предыдущаго года.	Противъ 1880 г. въ ‰.	Противъ предыдущаго года.	Противъ 1880 г. въ ‰.	
1881 г. . . .	— 44.218 пас.	— 1‰	—185.395 р.	— 4‰
1882 г. . . .	+ 68 933 „	+ 0‰	+123.124 „	— 1‰
1883 г. . . .	+108.890 „	+ 4‰	+370.620 „	+ 0‰
1884 г. . . .	— 47.974 „	+ 2‰	— 49.726 „	— 1‰
1885 г. . . .	+ 74.491 „	+ 5‰	— 57.476 „	— 2‰
1886 г. . . .	— 13.193 „	+ 5‰	— 17.653 „	— 2‰
1887 г. . . .	—133.340 „	+ 1‰	— 80.192 „	— 4‰
1888 г. . . .	+173.379 „	+ 6‰	+302.418 „	+ 2‰
1889 г. . . .	+ 79.783 „	+ 9‰	+103.325 „	+ 5‰
1890 г. . . .	+232.279 „	+17‰	+107.761 „	+ 7‰
1891 г. . . .	+280.504 „	+26‰	+337.668 „	+15‰
1892 г. . . .	— 51.227 „	+25‰	—116.544 „	+13‰
1893 г. . . .	+314.333 „	+35‰	+356.750 „	+21‰
1894 г. . . .	+267.444 „	+45‰	+430.248 „	+32‰

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что выручка отъ пассажирскаго движенія увеличивается значительно медленнѣе, чѣмъ число перевезенныхъ пассажировъ; это явленіе зависитъ отъ уменьшенія средняго пробѣга одного пассажира и средней выручки съ платной пассажиро-версты; въ 1880 г. средняя платная съ пассажиро-версты составляла 1,17, а въ 1894 году уменьшилась до 1,09.

Если обратиться къ изученію данныхъ о распредѣленіи пассажировъ по классамъ вагоновъ, то оказывается, что число пользующихся I классомъ осталось почти безъ измѣненія: въ 1880 г. пассажировъ I класса было 54 тыс. чел. и это-же число занесено въ отчетъ 1894 года; въ теченіе рассматриваемаго періода приведенная цифра колебалась въ ту и другую сторону, подымаясь до 58 тыс. и уменьшаясь до 49 тысячъ. Число пользующихся II классомъ представляетъ наоборотъ рѣшительную наклонность къ уменьшенію; въ 1880 г. въ II классѣ проѣхало 332 тыс. пассажировъ; въ послѣдующіе годы число это постепенно уменьшалось, дойдя въ 1890 г. до 189 тыс. чел.; только въ два послѣдніе года начинаетъ замѣчаться обратное явленіе: въ 1893 г.—200 тыс. и въ 1894 г.—215 тыс. пассажировъ. Что касается, наконецъ, пассажировъ III класса, то число таковыхъ въ 1880 г. равнялось 2.283 тыс. челов.; въ теченіе всего рассматриваемаго періода, подвергаясь незначительнымъ колебаніямъ то въ сторону увеличенія, то въ сторону уменьшенія, число пассажировъ III класса постепенно возрастало и въ 1894 году дошло до 3.416 тыс. чел. Такимъ образомъ въ общемъ итогъ увеличенія числа платныхъ пассажировъ, перевозимыхъ по общему тарифу, полное преобладаніе имѣетъ возрастаніе пассажировъ III класса.

Пассажирское движеніе по уменьшенному и льготному тарифамъ въ рассматриваемый періодъ сильно развилось; въ 1880 г. было перевезено по уменьшенному и льготному тарифамъ только около 19 тыс. пассажировъ, но уже съ 1882 года число это стало сильно увеличиваться, достигнувъ: въ 1882 г.—24 тыс., въ 1883 г.—39 тыс., въ 1884 г.—39 тыс., въ 1885 г.—44 тыс., въ 1886 г.—52 тыс., въ 1887 г.—57 тыс., а въ 1894 в.—68 тыс. пассажировъ. Если сравнить первый и послѣдній годы рассматриваемаго періода, то оказывается, что въ 1894 году перевезено пассажировъ по уменьшенному и льготному тарифамъ въ $3\frac{1}{2}$ раза болѣе противъ 1880 года.

4) Багажъ, товары и посылки большой скорости.

(Таблица № 6).

Перевозка багажа въ 1880 году достигала 1263 тыс. пудовъ, но уже въ слѣдующемъ году уменьшилась почти на 120 тыс. пудовъ и затѣмъ въ теченіе всего разсматриваемаго пятнадцатилѣтія ни въ одинъ годъ не достигала размѣровъ 1880 года. Въ періодъ времени съ 1881 по 1887 г. перевозка багажа колебалась въ предѣлахъ отъ 1.100 тыс. до 1.190 тыс. пудовъ и лишь въ послѣднее семилѣтіе стала обнаруживать нѣкоторое стремленіе къ усиленію, достигая въ иные годы 1,200 тыс. и даже 1.244 тыс. пудовъ. Въ 1894 г. перевезено 1.200 тыс. пуд. багажа, т. е. на 63 тыс. пудовъ менѣе противъ 1880 года.

Параллельно уменьшенію общаго количества перевозки багажа понижалась и выручка отъ перевозки такового. Въ 1880 году выручка составила 326 тыс. рублей, а въ 1881 г. понизилась до 308 тыс. руб.; далѣе, слѣдовали еще болѣе рѣзкія колебанія въ сторону уменьшенія, при чемъ въ иные годы доходъ дорогъ по этой статьѣ уменьшался до 250 тыс. руб.; въ 1894 г. отъ перевозки багажа выручено 257 тыс. рублей, т. е. на 50 тыс. руб. менѣе противъ 1880 г. Если отнести выручку отъ перевозки багажа на версту пути, то оказывается, что въ теченіе всего разсматриваемаго періода доходъ дорогъ по этой статьѣ представляетъ убывающую прогрессию: въ 1880 г.—160 руб. на версту, въ 1881 г.—150 р.; въ эти два года былъ наивысшій доходъ отъ перевозки багажа и, постепенно понижаясь, онъ дошелъ въ 1894 г. до 80 р. на версту пути, т. е. уменьшился ровно вдвое противъ 1880 г.

Товары и посылки большой скорости въ 1880 году составляли только 390 тыс. пудовъ; въ 1881 и 1882 г. цифра эта уменьшилась до 305 тыс. и 132 тыс. пудовъ; но за симъ перевозка этихъ грузовъ стала быстро возрастать: въ 1883 г. перевезено 485 тыс. пудовъ, въ 1885 г.—568 тыс. пудовъ, въ 1890 г.—822 тыс. пудовъ, въ 1893 г.—1.202 тыс. и въ 1894 г.—1.970 тыс. пудовъ.

Если сопоставить количество товаровъ и посылокъ большой скорости, перевезенныхъ въ первый и послѣдній годы разсматриваемаго пятнадцатилѣтія, то оказывается, что перевозка 1894 года превышаетъ перевозку 1880 года болѣе чѣмъ въ 5 разъ.

Одновременно съ увеличеніемъ перевозки товаровъ и посылокъ большой скорости увеличивался и итогъ пройденныхъ ими пудо-верствъ, при чемъ, однако, оказывается, что количество перевезенныхъ грузовъ уве-

личивается значительно медленнѣе, чѣмъ итогъ пройденныхъ пудо-верстѣ, что объясняется увеличеніемъ средняго пробѣга одного пуда груза; въ 1880 г. средній пробѣгъ одного пуда составлялъ 242 версты, а въ 1894 г. возросъ до 427 верстѣ.

Выручка отъ перевозки товаровъ и посылокъ большой скорости въ 1880 году достигала 183 тыс. рублей, въ 1881 г. и 1882 г., параллельно уменьшенію перевозки разсматриваемыхъ грузовъ, выручка понизилась до 120 т. и 134 тыс. рублей. Но за симъ, соотвѣтственно возрастанію перевозки въ количественномъ отношеніи, стала расти и выручка, достигая въ 1883 г.—153 тыс., въ 1888 г.—247 тыс. руб., въ 1890 г.—452 тыс. руб., въ 1893 г.—485 тыс. руб. и въ 1894 г.—506 тыс. рублей.

5) Грузы малой скорости.

(Таблица № 7).

Въ началѣ разсматриваемаго періода, въ 1880 году, грузы малой скорости, перевозимые по-пудно и по-вагонно, поштучные предметы и животныя въ общемъ итогѣ составляли только 138.060 тыс. пудовъ; но уже въ слѣдующемъ году цифра эта возросла до 155.778 тыс. пуд., въ 1883 г. превысила 200 мил. пуд., въ 1888 г. достигла 337¹/₂ милліоновъ, а въ 1894 году составила 406.724 тыс. пудовъ.

Если сопоставить количество грузовъ малой скорости, перевезенныхъ въ 1880 и 1894 гг., то оказывается, что перевозка послѣдняго года, превышаетъ перевозку перваго почти въ 3 раза.

Одновременно съ увеличеніемъ перевозки грузовъ малой скорости увеличивался и итогъ пройденныхъ ими пудо-верстѣ, при чемъ, однако, обнаруживается, что итогъ перевозки въ пудахъ возрастаетъ значительно медленнѣе, чѣмъ количество пудо-верстѣ; явленіе это объясняется увеличеніемъ средняго пробѣга одного пуда, каковой въ 1880 г. составлялъ 145 вер., а въ 1894 году возросъ до 384 верстѣ.

Что касается выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости, то таковая въ 1880 году едва превышала 12 милліоновъ рублей, въ 1881 г. дошла до 13.645 тыс. рублей и затѣмъ, послѣдовательно увеличиваясь, достигла въ 1885 году 21.286 тыс. руб.; въ 1886 году послѣдовало уменьшеніе до 15¹/₂ мил. руб., но уже въ слѣдующемъ году началось опять усиленіе, доведшее сумму выручки въ 1888 году до 26.323 тыс. руб.; далѣе, выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости колебалась въ предѣлахъ отъ 20 милліоновъ до 21.900 тыс. руб., а въ 1894 году достигла 29.381 тыс. руб., превысивъ выручку 1880 года почти въ 2¹/₂ раза.

Предѣлы колебаній количества грузовъ малой скорости и суммы выручки отъ перевозки таковыхъ видны изъ слѣдующихъ рядовъ цифръ.

Увеличеніе (+) или уменьшеніе (—).				
Количество грузовъ малой скорости.		Выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости.		
Противъ предыдущаго года.		Противъ предыдущаго года.		Противъ 1880 г. въ ‰.
тысячи пудовъ.		тысячи рублей.		
1881 г. . . .	+ 17.717	+ 12 ⁰ / ₀	+ 1.599	+ 13 ⁰ / ₀
1882 г. . . .	+ 34 902	+ 38 ⁰ / ₀	+ 2.625	+ 35 ⁰ / ₀
1883 г. . . .	+ 22.666	+ 54 ⁰ / ₀	+ 1.183	+ 44 ⁰ / ₀
1884 г. . . .	— 9.362	+ 47 ⁰ / ₀	— 965	+ 36 ⁰ / ₀
1885 г. . . .	+ 58.596	+ 90 ⁰ / ₀	+ 4.798	+ 76 ⁰ / ₀
1886 г. . . .	— 63.168	+ 44 ⁰ / ₀	— 5.764	+ 28 ⁰ / ₀
1887 г. . . .	+ 59.697	+ 87 ⁰ / ₀	+ 3.921	+ 61 ⁰ / ₀
1888 г. . . .	+ 78.415	+144 ⁰ / ₀	+ 7.880	+118 ⁰ / ₀
1889 г. . . .	— 67.188	+ 96 ⁰ / ₀	— 4.447	+ 81 ⁰ / ₀
1890 г. . . .	— 59.379	+138 ⁰ / ₀	— 1.187	+ 71 ⁰ / ₀
1891 г. . . .	+ 2.932	+140 ⁰ / ₀	+ 2.140	+ 89 ⁰ / ₀
1892 г. . . .	— 34.769	+115 ⁰ / ₀	— 3.031	+ 64 ⁰ / ₀
1893 г. . . .	+ 18.656	+129 ⁰ / ₀	+ 1.396	+ 76 ⁰ / ₀
1894 г. . . .	+ 90.183	+194 ⁰ / ₀	+ 8,646	+147 ⁰ / ₀

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что ростъ товарнаго движенія въ теченіе разсматриваемаго періода приостанавливался въ 1884, 1886, 1889, 1890 и 1891 г.г., при чемъ если сопоставить эти данныя съ итогами перевозки главнѣйшихъ грузовъ, то оказывается, что общій итогъ движенія товаровъ малой скорости находится въ прямой зависимости отъ количества перевозки хлѣба въ зернѣ, что въ свою очередь является послѣдствіемъ болѣе или менѣе благопріятныхъ результатовъ урожая даннаго года.

По пятилѣтіямъ средняя годовая перевозка товаровъ малой скорости составляла:

въ I пятилѣтіе (1880—1884 гг.) . . .	180.372 тыс. пуд.
„ II „ (1885—1889 гг.) . . .	265.797 „ „
„ III „ (1890—1894 гг.) . . .	336.705 „ „

III.

Юго-Западные желѣзныя дороги къ 1 января 1895 года.

Группа желѣзнодорожныхъ линій, входящихъ въ составъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и прорѣзывающихъ Херсонскую, Бессарабскую, Подольскую, Кіевскую, Волынскую и частію Гродненскую и Сувалкскую губерніи, поддерживаетъ съ одной стороны сообщеніе хлѣбородной Малороссіи съ портами Чернаго и Азовскаго морей и сухопутною западною границею, а съ другой устанавливаетъ, при посредствѣ линій Кіевъ—Москва, Брестъ—Москва, Бѣлостокъ—Петербургъ, Ровно—Вильно—Петербургъ, сообщеніе съ центромъ Имперіи—Москвою и столицею—Петербургомъ. При посредствѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ поддерживаются сношенія съ сосѣдними государствами: Австріей, Пруссіей, Румыніей, Сербіей и Болгаріей; затѣмъ, съ Турціей и всѣми государствами, лежащими по берегамъ Чернаго и Средиземнаго морей. Наконецъ, впредь до окончанія Сибирской желѣзной дороги, Юго-Западные дороги, являются частью пути изъ Европейской Россіи въ Китай и на Дальній Востокъ (Восточная Сибирь и о-въ Сахалинъ).

Вся сѣть Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ состоитъ: изъ главной линіи Одесса—Граево и вѣтвей: Бессарабской, Елисаветградской, Волочиской, Кіевской, Радзивиловской, Бѣлостокской, Карантинной, Куяльницкой, Эстокадной, Варницкой, Дунайской, Уманской, Шполянской, Тростянецкой, Луцкой, Могилевской, Новоселицкой, Бѣльской и Кременецкой.

Главная линія, начинаясь отъ Одессы, первоначально проходитъ по землямъ, входящимъ въ составъ Одесскаго градоначальства, затѣмъ на 22 верстѣ, между станціями Гниляково и Выгодою, вступаетъ въ предѣлы Херсонской губерніи, пересѣкая Одесскій, Тираспольскій и Ананьевскій уѣзды; въ Херсонской губерніи рельсовый путь проходитъ почти параллельно теченію р. Днѣстра, въ разстояніи 45—60 верстѣ. На 182 верстѣ, за станціей Бирзулой, дорога входитъ въ Подольскую губернію, пересѣкая Ольгопольскій, Ямпольскій, Винницкій и задѣвая по

пути Брацлавскій уѣзды. Отъ Бирзулы рельсовый путь продолжаетъ идти вдоль лѣваго берега р. Днѣстра, на сѣверо-западъ до станціи Жмеринки и здѣсь круто поворачиваетъ на сѣверо-востокъ. На 428 верстѣ отъ Одессы, за станціею Калиновкою, желѣзнодорожная линія вступаетъ въ Кіевскую губернію; до Казатина путь идетъ на сѣверо-востокъ, а затѣмъ поворачиваетъ на сѣверо-западъ и на 500 верстѣ, на перегонѣ между Бердичевомъ и Демчинымъ, входитъ въ предѣлы Волынской губерніи. Здѣсь желѣзнодорожный путь пересѣкаетъ Житомирскій, Новоградволынкскій, Острожскій, Ровенскій, Луцкій и Ковельскій уѣзды; общее направленіе пути на сѣверо-западъ, параллельно австрійской границѣ. За станціей Заболотье, на 869 верстѣ отъ Одессы, желѣзнодорожная линія входитъ въ предѣлы Гродненской губерніи, пересѣкаетъ Бѣльскій и Бѣлостокскій уѣзды и, наконецъ, на 1097 верстѣ, пройдя станцію Осовець, входитъ въ Ломжинскую губернію, гдѣ слѣдуетъ по Щучинскому уѣзду до пограничной станціи Граева. Протяженіе главной линіи отъ станціи Одессы-Главной до прусской границы 1122,89 верстѣ.

Главная линія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ—это самая важная желѣзнодорожная артерія, соединяющая Черное и Балтійское моря и при посредствѣ другихъ желѣзнодорожныхъ линій, поддерживающая сообщеніе юга Россіи и главнымъ образомъ Одессы съ Варшавскимъ и Московскимъ промышленными районами. Въ частности для Юго-Западнаго края она имѣетъ то значеніе, что даетъ выходъ продуктамъ мѣстной производительности (хлѣбъ) одновременно на югъ (Одесса) и на сѣверъ (Кенигсбергъ и Данцигъ).

Бессарабская вѣтвь начинается у станціи Раздѣльной главной линіи, въ предѣлахъ Херсонской губерніи (Тираспольскій уѣздъ) и направляется на западъ къ берегамъ р. Днѣстра. По пересѣченіи названной рѣки, на 54 верстѣ отъ станціи Раздѣльной путь вступаетъ въ предѣлы Бессарабской губерніи, пересѣкаетъ Бендерскій, Кишиневскій и Бѣлецкій уѣзды и направляется къ р. Пруту, составляющему границу Россіи съ Румыніей. Общее направленіе пути отъ пересѣченія р. Днѣстра на сѣверо-западъ; длина-же всей вѣтви 210,51 версты.

Бессарабская вѣтвь, пересѣкающая почти пополамъ Бессарабскую губернію, устанавливаетъ связь прорѣзываемой ею мѣстности съ Одессою и даетъ выходъ продуктамъ производительности края (хлѣбъ, вино, табакъ, шерсть) не только на рынки южной Россіи, но и во внутреннія губерніи Россіи (табакъ—въ Кіевъ, Москву и Варшаву; вино—въ Кіевъ, Варшаву, Москву, Петербургъ; шерсть—въ Варшаву, Лодзь).

Елисаветградская вѣтвь начинается у станціи Бирзулы главной линіи, проходитъ по сѣверной части Херсонской губерніи, прорѣзываетъ Ананьевскій и Елисаветградскій уѣзды и оканчивается у г. Елисаветграда. Длина вѣтви 268,67 версты. Общее направленіе рельсоваго пути на востокъ съ небольшимъ уклоненіемъ на сѣверъ.

Елисаветградская вѣтвь служитъ соединительнымъ звеномъ между главной линіей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и Харьковско-Николаевскою дорогою; она устанавливаетъ связь важнѣйшаго южно-русскаго рынка—Одессы съ Харьковомъ, который принадлежитъ къ числу наиболѣе значительныхъ торговыхъ центровъ юга Россіи; наконецъ, Елисаветградская вѣтвь, въ районъ которой входятъ южная часть Кіевской, сѣверная—Херсонской и юго-восточная часть Подольской губерній, поддерживаетъ сношенія этой мѣстности съ Одессою и Николаевомъ.

Волочискская вѣтвь начинается у станціи Жмеринки главной линіи, проходитъ по Литинскому, Летичевскому и Проскуровскому уѣздамъ Подольской губерніи, на 133 верстѣ, на перегонѣ между станціями Чернымъ островомъ и Войтовцами, входитъ въ предѣлы Волынской губерніи (Староконстантиновскій уѣздъ) и на 155 верстѣ достигаетъ австрійской границы. Общее направленіе Волочискской вѣтви на сѣверо-западъ; въ районъ вѣтви входитъ значительная часть сѣверной половины Подольской губерніи и южная часть Староконстантиновскаго уѣзда Волынской губерніи. Помимо своего мѣстнаго значенія, вѣтвь играетъ большую роль въ торговыхъ сношеніяхъ съ Австріей Россіи вообще и Одессы въ частности.

Кіевская вѣтвь начинается у станціи Казатинъ главной линіи, проходитъ по Бердичевскому, Сквирскому, Васильковскому и Кіевскому уѣздамъ Кіевской губерніи. Протяженіе вѣтви отъ Казатина до пункта соединенія съ Московско-Кіево-Воронежскою желѣзною дорогою 151,67 версты. Общее направленіе на сѣверо-востокъ. Кіевская вѣтвь соединяетъ г. Кіевъ—торговый и промышленный центръ всего Приднѣпровья съ Одессою и вообще съ юго-западомъ Россіи, а равно служитъ соединительнымъ звеномъ между главною линіею Юго-Западныхъ дорогъ и дорогами Московскаго района.

Радзивиловская вѣтвь, начинаясь у станціи Здолбунова главной линіи, проходитъ по Дубенскому уѣзду Волынской губерніи и достигаетъ на 89 верстѣ австрійской границы. Вѣтвь эта устанавливаетъ связь русской рельсовой сѣти съ сѣтью галиційскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Бѣлостокская вѣтвь протяженіемъ 4,13 версты, проложенная между станціей Старосельцами и Бѣлостокомъ, имѣетъ значеніе исключительно, какъ соединительный рельсовый путь между Юго-Западными и С.-Петербургско-Варшавскою желѣзною дорогою.

Карантинная вѣтвь протяженіемъ 9,38 версты соединяетъ главную линію съ Одесскимъ портомъ.

Куяльницкая вѣтвь начинается у станціи Одесса-Портъ Карантинной вѣтви и, огибая предмѣстье г. Одессы Пересыпь, направляется къ Куяльницкому лиману; протяженіе вѣтви 10,97 версты. Куяльницкая вѣтвь поддерживаетъ сообщеніе города Одессы съ Куяльницкимъ лиманомъ, гдѣ устроено грязелѣчебное заведеніе; кромѣ того она служитъ для вывоза соли съ Куяльницкихъ соляныхъ промысловъ.

Эстокадная вѣтвь идетъ отъ станціи Одесса-Товарная въ Одескій портъ; протяженіе 7,86 версты; служитъ для подачи въ портъ вагоновъ съ хлѣбомъ, который здѣсь прямо изъ вагоновъ перегружается въ трюмы пароходовъ.

Варницкая вѣтвь—отъ станціи Бендеры I Бессарабской вѣтви до Варницкой пристани на р. Днѣстрѣ; протяженіе вѣтви 4,30 версты. Варницкая вѣтвь служитъ для облегченія передачи на рельсовый путь хлѣбныхъ грузовъ, сплавляемыхъ по р. Днѣстру.

Дунайская вѣтвь начинается у станціи Бендеры I Бессарабской вѣтви и пересѣкаетъ въ юго-западномъ направленіи южную половину Бессарабіи; будучи построена въ минувшую русско-турецкую войну съ стратегическими цѣлями, до нынѣ еще не приобрѣла серьезнаго коммерческаго значенія. О значеніи этой вѣтви приведены данныя выше, при изложеніи исторіи сооруженія Бендеро-Галацкой дороги. Протяженіе Дунайской вѣтви отъ Бендеръ I до р. Прута (граница Румыніи) 270,24 версты.

Уманская вѣтвь начинается у станціи Казатина главной линіи, пересѣкаетъ Бердичевскій и Липовецкій уѣзды Кіевской губерніи, на 127 верстѣ вступаетъ въ Подольскую губернію, проходитъ по таковой, въ предѣлахъ Гайсинскаго уѣзда 8 верстѣ и затѣмъ вновь вступаетъ въ предѣлы Кіевской губерніи (Липовецкій уѣздъ); далѣе, отъ 149 до 153 версты опять захватываетъ Гайсинскій уѣздъ и наконецъ по Уманскому уѣзду Кіевской губерніи направляется къ г. Умани. Уманская вѣтвь перерѣзываетъ почти пополамъ въ направленіи съ сѣверо-запада на юго-востокъ мѣстность, лежащую между Фастовскою желѣзною дорогою и участкомъ Бирзула-Жмеринка главной линіи Юго-Западныхъ же-

лѣзныхъ дорогъ; районъ этой вѣтви отличается выдающимся плодородіемъ, здѣсь сосредоточено сахарное производство и достаточно развито мукомольное производство.

Шполянская вѣтвь начинается у станціи Вапнярки главной линіи, проходитъ по Брацлавскому и Гайсинскому уѣздамъ Подольской губерніи, на 101 верстѣ вступаетъ въ предѣлы Кіевской губерніи, гдѣ пересѣкаетъ Уманскій и Звенигородскій уѣзды. Протяженіе вѣтви отъ Вапнярки до соединенія съ Фастовской дорожкой у Шполы 229,79 версты.

Шполянская вѣтвь служитъ соединеніемъ между главной линіею Юго-Западныхъ дорогъ и Фастовскою дорожкой; она устанавливаетъ связь между райономъ средняго теченія рѣки Днѣпра и югомъ Кіевской и частію Подольской губерніи; наконецъ, проходя параллельно Елисаветградской вѣтви и участку Жмеринка—Фастовъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и почти посрединѣ между двумя поименованными рельсовыми путями, Шполянская вѣтвь восполняетъ пробѣлъ въ существующихъ здѣсь рельсовыхъ сообщеніяхъ.

Тростянецкая вѣтвь—отъ станціи Демковки до Тростянца протяженіемъ 12,98 версты служитъ подъѣзднымъ путемъ къ Тростянецкому сахарному заводу.

Луцкая вѣтвь—отъ станціи Киверцы главной линіи до уѣзднаго города Волинской губерніи г. Луцка, протяженіемъ 11,10 версты. Вѣтвь эта построена военнымъ вѣдомствомъ въ 1890 г. во время маневровъ и донинѣ не имѣетъ серіознаго экономическаго значенія; но на нее можно смотрѣть, какъ на начало новаго рельсового пути, который въ будущемъ пройдетъ далѣе на западъ къ австрійской границѣ и явится новымъ звеномъ, связующимъ Россію съ славянскими землями, находящимися подъ владычествомъ Австро-Венгріи.

Могилевская вѣтвь начинается у станціи Жмеринки, до г. Могилева на р. Днѣстрѣ проходитъ по Подольской губерніи (Винницкій и Могилевскій уѣзды), перейдя р. Днѣстрѣ вступаетъ въ предѣлы Бессарабской губерніи и у станціи Окницы примыкаетъ къ Новоселицкой вѣтви. Протяженіе вѣтви 139,66 версты; общее направленіе на юго-западъ.

Не касаясь мѣстнаго значенія Могилевской вѣтви, нужно указать, что вѣтвь эта служитъ кратчайшимъ путемъ соединяющимъ сѣверные уѣзды Бессарабіи съ внутренними губерніями Россіи.

Новоселицкая вѣтвь начинается у станціи Слободки на главной линіи Юго-Западныхъ дорогъ и первоначально идетъ на западъ по Балт-

скому уѣзду Подольской губерніи; перейдя р. Днѣстръ у м. Рыбницы, рельсовый путь вступаетъ въ Бессарабскую губернію и пересѣкаетъ Оргѣвскій, Сорокскій и Бѣлецкій уѣзды; за городомъ Бѣльцами поворачиваетъ круто на сѣверъ, пересѣкаетъ западную часть Сорокского уѣзда, у станціи Окницы дѣлаетъ новый поворотъ на западъ и, прорѣзывая сѣверную часть Хотинского уѣзда, направляется къ м. Новоселицамъ на австрійской границѣ. Протяженіе вѣтви 375,91 версты.

Новоселицкая вѣтвь служитъ путемъ, связывающимъ сѣверную Бессарабію съ Одессою, и однимъ изъ звеньевъ цѣлаго ряда пограничныхъ вѣтвей Юго-Западныхъ дорогъ, облегчающихъ сношенія Россіи съ Западною Европою.

Бѣльская вѣтвь—отъ станціи Бѣльска главной линіи проходитъ въ предѣлахъ Пружанскаго уѣзда; протяженіе вѣтви 28 версты.

Кременецкая вѣтвь отъ полустанціи Каменицы до уѣзднаго города Кременца Волынской губерніи, проходитъ въ предѣлахъ Кременецкаго уѣзда; протяженіе вѣтви 28,31 версты.

Общее протяженіе главнаго пути	3294,456	вер.
Изъ нихъ въ одну колею	2001,516	„
„ „ въ двѣ колеи	1292,940	„
Что составитъ путей	4587,396	„
Станціонныхъ, развѣздныхъ и другихъ путей	983,122	„

Балластныхъ и другихъ временныхъ вѣтвей.

1) Балластный путь на 621 верстѣ главной линіи (Славутскій карьеръ)	5,124	вер.
2) Балластный путь на 979 вер. главной линіи (Клещельскій карьеръ)	1,786	„
3) Балластный путь на 199 вер. Шполянской вѣтви (Звенигородскій карьеръ)	0,276	„
4) Вѣтвь на 438 вер. главной линіи къ каменоломнямъ села Черепашинцы	4,374	„
5) Балластный путь на 42 вер. Бессарабской вѣтви	2,340	„
Итого служебныхъ вѣтвей	14,000	вер.

Подъѣздныхъ рельсовыхъ путей.

На главной линіи.

1) Вѣтвь на 6 вер. главной линіи къ Одесскому артиллерійскому складу	0,480	вер.
2) Запасный путь къ хлѣбному магазину графа Зебаха на станціи Бирзуль	0,480	„
3) Запасный путь Капустинскаго сахарнаго завода на станціи Вапняркѣ	0,604	„
4) Вѣтвь къ магазинамъ Шшиковскаго сахарнаго завода на станціи Рахнахъ	0,272	„
5) Браиловская вѣтвь князей Горчаковыхъ отъ станціи Браилова къ сахарному заводу	4,272	„
6) Вѣтвь къ каменоломнямъ Ярошинскаго на ст. Гнивани (0,724 + 0,418)	1,142	„
7) Вѣтвь отъ ст. Гнивани къ сахарному заводу	1,170	„
8) Вѣтвь отъ ст. Калиновки къ сахарному заводу	1,450	„
9) Вѣтвь отъ ст. Голендры къ сахарному заводу „Заливанщина“	1,840	„
10) Вѣтвь на ст. Бердичевѣ къ керосиновому складу бр. Нобель	0,922	„
11) Коровинецкая вѣтвь отъ полустанціи Михайленки до сахарнаго завода г. Терещенко	2,710	„
12) Вѣтвь къ магазинамъ Янушпольскаго сахарнаго завода на ст. Чудновъ-Волынскій	0,292	„
13) Вѣтвь на 571 вер. отъ ст. Полоннаго къ лѣсному складу Браницкаго	0,440	„
14) Вѣтвь между ст. Ровно и полустанц. Оборовъ къ Шпановскому сахарному заводу	0,968	„
15) Оржевская вѣтвь отъ 698 вер. между ст. Ровно и Клевань до лѣсопильнаго завода Товарищества технической разработки лѣсныхъ продуктовъ	2,972	„
16) Степанская вѣтвь отъ ст. Клевани къ лѣснымъ дачамъ товарищества технической разработки съ развѣтвленіями: Цуманскимъ 20 в., Загоринскимъ 31 в. и Рафаловецкимъ 19 вер., протяженіемъ всего	130,120	„
17) Вѣтвь отъ ст. Ковеля къ лѣснымъ дачамъ Павурскаго имѣнія	30,500	„

18) Вѣтвь отъ ст. Осовець къ складамъ Осовецкой крѣпости (до границы отчужденія) 1,498 вер.

На Карантинной вѣтви.

19) Вѣтвь на 7 верстѣ Карантинной вѣтви къ сахарному заводу Александровскаго Товарищества 1,130 „

На Куяльницкой вѣтви.

20) Вѣтвь къ лѣсопильному и газовому заводамъ на ст. Одесса-Портъ 0,384 вер.

21) Отъ станціи Пересыпи къ керосиновымъ складамъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли 1,268 „

22) Вѣтвь къ солянымъ промысламъ между ст. Старымъ и Новымъ Куяльниками 2,052 „

23) Соединительный путь съ вѣтвью между ст. Старымъ и Новымъ Куяльниками 0,440 „

На Волочискской вѣтви.

24) Запасный путь на ст. Деражнѣ для сахарнаго завода, г. Ярошинскаго 0,162 вер.

25) Запасный путь къ магазину сахарнаго завода Маньковскаго на ст. Проскуровѣ 0,232 „

26) Запасный путь къ магазину сахарнаго завода „Городокъ“ отъ ст. Проскурова 0,360 „

На Кіевской вѣтви.

27) Вѣтвь и телеграфный постъ „Бѣлополье“ на 16 вер. Кіевской вѣтви между ст. Казатиномъ и Чернорудкою для нагрузки свекловицы для Махаринецкаго сахарнаго завода 0,284 вер.

28) Вѣтвь отъ ст. Кожанки къ сахарному заводу графа Браницкаго 2,684 „

29) Вѣтвь къ керосиновому складу Дижура при ст. Кіевѣ 0,272 „

На Уманской вѣтви.

30) Вѣтвь отъ телеграфнаго поста „Махаринцы“ на Уманской вѣтви до Махаринецкаго сахарнаго завода 3,430 вер.

На Шполянской вѣтви.

31) Вѣтвь отъ станціи Демковки къ Тростянецкому сахарному заводу 11,770 вер.

На Радзивиловской вѣтви.

32) Вѣтвь отъ полустанціи Каменицы къ лѣсной дачѣ графа Берга 12,768 вер.

На Новоселицкой вѣтви.

33) Вѣтвь отъ ст. Котюжанъ къ магазинамъ Сулятицкаго 0,490 вер.

34) Вѣтвь къ магазину Дитмара при ст. Липканахъ 0,302 „

35) Кромѣ того запасныхъ путей при подъездныхъ вѣтвяхъ 7,814 „

Итого подъездныхъ рельсовыхъ путей съ запасными 217,974 вер.

Всего желѣзнодорожная сѣть Юго-Западныхъ жел. д. вмѣстѣ съ частными вѣтвями имѣетъ путей 5792,492 вер.

Юго-Западные желѣзные дороги имѣютъ: наибольшее *возвышеніе полотна* дороги надъ уровнемъ моря на 44 вер. Волочиской вѣтви близъ станціи Карачинцы (176,16 с.) 1233,12 фут.

наименьшее—на 6 вер. главной линіи близъ полустанціи Одесса-Застава 155,61 „

Примѣчаніе: на 11 вер. Куяльницкой вѣтви близъ полустанціи Новаго-Куяльника полотно дороги ниже уровня Чернаго моря 0,87 с. 6,09 фут.

наибольшій *уклонъ* на 185 вер. Бессарабской вѣтви (0,0154 ф.) 0,0054 саж.

и на 57—62 вер. Дунайской вѣтви (0,084 ф.) 0,018—0,021 „

наибольшее *возвышеніе насыпи* на 268 вер. Елисаветградской вѣтви 95,9 фут.

и на 68 вер. Бессарабской вѣтви 102,7 „

наибольшая *глубина выемки* на 185 вер. Бессарабской вѣтви 105,84 „

наименьшій радіусъ кривизны на 185 вер. Бессарабской вѣтви (кромѣ эстокады, имѣющей радіусъ въ 70 с.)	150,00 саж.
на 66, 69, 71, 72, 123, 277 и 278 в. Дунайской вѣтви	150,00 „
на 23, 24, 31, 33, 34, 38, 45 и 46 в. Новоселицкой вѣтви	150,00 „
на 86, 87, 92, 93, 97, 98, 99 и 108 в. Могилевской вѣтви	150,00 „
наименьшій радіусъ кривизны на наибольшемъ уклонѣ на 185 в. Бессарабской вѣтви	
$\frac{\text{ук. } 0.012}{\text{р. } 150 \text{ с.}}$ на длинѣ	30,00 фут.
и на 66 в. Дунайской вѣтви $\frac{0.019}{\text{р. } 150}$ на длинѣ	96,63 „
Имѣется живыхъ изгородей	750 вер.
Снѣжныхъ защитъ:	
постоянныхъ	96.440 пог. с.
переносныхъ	855.553 пог. с.

Мостовыя сооруженія и переѣзды.

Большихъ мостовъ съ желѣзными сквозными фермами	58 шт.
Изъ нихъ:	
1) на 103 вер. Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Днѣстръ въ 3 пролета	129,50 саж.
2) „ 48 „ Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Днѣстръ въ 3 пролета	122,86 „
3) „ 54 „ Бессарабской вѣтви, чрезъ р. Днѣстръ въ 5 пролетовъ	121,85 „
4) „ 132 „ Елисаветградской вѣтви, чрезъ р. Бугъ, 3 пролета	108,90 „
5) „ 109 „ Могилевской вѣтви, чрезъ р. Днѣстръ, 3 пролета	105,00 „
6) „ 46 „ Шполянской вѣтви, чрезъ р. Бугъ, 2 пролета	80,00 „
7) „ 381 „ главной линіи, чрезъ р. Бугъ, 3 пролета	66,30 „
8) „ 211 „ Бессарабской вѣтви, чрезъ р. Прутъ, 2 пролета	64,00 „
9) „ 147 „ Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Куболту, 3 пролета	60,00 „

10)	на	647	вер.	главной линіи, чрезъ р. Горынь, 2 пролета	60,00	саж.
11)	„	757	„	главной линіи, чрезъ р. Стырь, 2 пролета	60,00	„
12)	„	931	„	главной линіи, чрезъ р. Лѣсную, 3 пролета	60,00	„
13)	„	1021	„	главной линіи, чрезъ р. Наревъ, 3 пролета	60,00	„
14)	„	198	„	Шполянской вѣтви, чрезъ р. Гнилой-Тикичъ, 2 пролета	50,00	„
15)	„	142	„	Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Гура-Кайнары, 3 пролета	45,00	„
16)	„	68	„	Бессарабской вѣтви, чрезъ р. Быкъ, 1 пролетъ	35,00	„
17)	„	169	„	Шполянской вѣтви, чрезъ р. Горный-Тикичъ, 1 пролетъ	30,00	„
18)	„	120	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Кагельникъ, 4 пролета	27,40	„
19)	„	53	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Ботню, 4 пролета	27,40	„
20)	„	528	„	главной линіи, чрезъ р. Тетеревъ, 1 пролетъ	25,00	„
21)	„	571	„	главной линіи, чрезъ р. Хомару, 1 пролетъ	25,00	„
22)	„	809	„	главной линіи, чрезъ р. Турію, 1 пролетъ	25,00	„
23)	„	920	„	главной линіи, чрезъ р. Муховець, 1 пролетъ	25,00	„
24)	„	1054	„	главной линіи, чрезъ р. Супрасль, 1 пролетъ	25,00	„
25)	„	209	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Ялпухъ, 1 пролетъ	25,00	„
26)	„	923	„	главной линіи виадукъ, надъ Моск.-Брестск. ж. д., 1 пролетъ	21,30	„
27)	„	414	„	главной линіи чрезъ рѣку Десну, 1 пролетъ	20,00	„
28)	„	836	„	главной линіи чрезъ рѣку Выжву, 1 пролетъ	20,00	„
29)	„	1097	„	главной линіи чрезъ рѣку Боберь, 1 пролетъ	20,00	„

30)	на	204	вер.	Елисаветградской вѣтви, чрезъ р. Ташлыкь, 1 пролетъ	20,00	саж
31)	„	268	„	Елисаветградской вѣтви, чрезъ р. Ингуль, 1 пролетъ	20,00	„
32)	„	115	„	Волочиской вѣтви, чрезъ р. Збручъ, 1 пролетъ	20,00	„
33)	„	19	„	Уманской вѣтви, чрезъ р. Раставицу, 1 пролетъ	20,00	„
34)	„	47	„	Уманской вѣтви, чрезъ р. Рось, 1 пролетъ	20,00	„
35)	„	45	„	Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Рыбницу, 1 пролетъ	20,00	„
36)	„	56	„	Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Оврагъ, 1 пролетъ	15,00	„
37)	„	557	„	главной линіи, чрезъ р. Случь, 1 пролетъ	15,00	„
38)	„	853	„	главной линіи, чрезъ р. Припять, 1 пролетъ	15,00	„
39)	„	42	„	Радзивиловской вѣтви, чрезъ р. Икву, 1 пролетъ	15,00	„
40)	„	881	„	главной линіи, чрезъ р. Рыту, 1 пролетъ	15,00	„
41)	„	243	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Кагуль, 1 пролетъ	15,00	„
42)	„	115	„	Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Черную, 1 пролетъ	15,00	„
43)	„	128	„	Новоселицкой вѣтви, чрезъ р. Гуру-Каменку, 1 пролетъ	15,00	„
44)	„	220	„	Шполянской вѣтви, чрезъ р. Шполку, 1 пролетъ	15,00	„
45)	„	107	„	Могилевской вѣтви, чрезъ р. Немію, 1 пролетъ	15,00	„
46)	„	201	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Оврагъ, 1 пролетъ	14,50	„
47)	„	145	„	Бессарабской вѣтви, чрезъ р. Быкъ, 1 пролетъ	12,24	„
48)	„	493	„	главной линіи, чрезъ р. Гнилопять 1 пролетъ	10,00	„

49)	на	609	вер.	главной линіи, чрезъ р. Каменку, 1 пролетъ	10,00	саж.
50)	„	707	„	главной линіи, чрезъ р. Стубель, 1 пролетъ	10,00	„
51)	„	775	„	главной линіи, чрезъ р. Стоходь, 1 пролетъ	10,00	„
52)	„	1004	„	главной линіи, чрезъ р. Бѣлую, 1 пролетъ	10,00	„
53)	„	187	„	Дунайской вѣтви, чрезъ р. Тараклю, 1 пролетъ	10,00	„
54)	„	100	„	Бессарабской вѣтви, чрезъ р. Быкъ, 1 пролетъ	10,00	„
55)	„	20	„	Шполянской вѣтви, чрезъ оврагъ Богушевскій, 1 пролетъ	10,00	„
56)	„	33	„	Новоселицкихъ вѣтвей, чрезъ р. Воронковъ, 1 пролетъ	10,00	„
57)	„	66	„	Новоселицкихъ вѣтвей, чрезъ р. Черную, 1 пролетъ	10,00	„
58)	„	356	„	Новоселицкихъ вѣтвей, чрезъ р. Черлену, 1 пролетъ	10,00	„
Желѣзныхъ балочныхъ мостиковъ отверст. отъ 0,30 саж. до 8 саж.					997	шт.
Путепроводъ на 1045 вер. надъ С.-Петербурго-Варшавскою ж. дорогою					1	„
„ на 5 и 191 вер. Шполянской вѣтви					2	„
„ у станцій Казатина и Кіева					2	„
Мостиковъ съ каменными устоями и деревянными пролетными частями					52	„
Мостиковъ на чугунныхъ сваяхъ съ деревянными балками					16	„
Пѣшеходный мостъ на станціи Кіевъ					1	„
Итого всѣхъ съ путепроводами мостовъ					1071	„
Деревянная эстокада въ Одесскомъ портѣ длиною 1552 п. с.						
Каменныхъ трубъ отверстіемъ отъ 0,30 до 4 саж.					379	шт.
Чугунныхъ трубъ отверстіемъ отъ 0,25 до 0,50 саж.					276	„
Итого всѣхъ трубъ					655	„
Переѣздовъ					2223	шт.
Изъ нихъ: надъ желѣзною дорогою					5	„
подъ „ „					20	„
въ уровень рельсовъ					2198	„

Станціонныя и путевыя строенія.

Станцій	224	шт.
Разъѣздовъ	49	„
Телеграфныхъ постовъ	4	„
Уложено стрѣлокъ {	обыкновенныхъ	4100 „
	англійскихъ	64 „
Разстояніе между остановочными пунктами:		
наибольшее	30.00	вер.
наименьшее	0,48	„
среднее	15,42	„
Пассажирскихъ зданій:		
I класса	12	*)
II „	24	**)
III „	26	
IV „	102	
V „	60	
Линейныхъ казармъ и полуказармъ:		
каменныхъ	389	шт.
деревянныхъ	127	„
Линейныхъ и переѣздныхъ сторожевыхъ домовъ:		
каменныхъ	992	„
деревянныхъ (въ томъ числѣ бараконъ и землянокъ)	921	„

Строенія службы тяги.

Паровозныхъ мастерскихъ на станціяхъ:		
Одесса-Товарная на	49	паровоз.
Кіевъ	22	„
Казатинъ	4	„
Старосельцы	10	„
Малорыто	24	„
Голта	6	„
Бендеры II	24	„
Окница	2	„
	Итого на	141 „

}

Мастерскія закры-
ты и заняты для
храненія запасныхъ
паровозовъ.

*) Въ томъ числѣ пассажирское зданіе на ст. Брестъ-Центральный { принадлежація
 **) Въ томъ числѣ пассажирскія зданія на ст. Ровно и Елисаветградъ { чужимъ доро-
 гамъ.

Вагонныхъ мастерскихъ на станціяхъ:

Одесса-Товарная на	163	вагон.
Кіевъ	108	”
Брестъ	16	”
Старосельцы	17	”
Бендеры II	6	”
Бирзула	10	”
Итого 6 мастерскихъ на		320 ”

Паровозныхъ зданій на станціяхъ:

О С Н О В Н Ы Я Д Е П О :

Старосельцы	на 14	стойлъ	въ 3	зданіяхъ.
Здолбуново	24	”	2	”
Казатинъ	33	”	2	”
Бирзула	32	”	3	”
Жмеринка	36	”	3	”
Голта	9	”	1	”
Бендеры	18	”	1	”
Одесса-Товарная	24	”	2	”

О Б О Р О Т Н Ы Я Д Е П О :

Граево	8	”	1	”
Брестъ II	12	”	2	”
Радзивиловъ	9	”	1	”
Печаловка	9	”	1	”
Кіевъ	8	”	1	”
Волочискъ	8	”	1	”
Крыжополь	8	”	1	”
Елисаветградъ	4	”	1	”
Ковель	24	”	2	”
Веселый-Кутъ	9	”	1	”
Раздѣльная	6	”	2	”
Кишиневъ	9	”	1	”
Унгени	4	”	1	”
Рени	3	”	1	”
Тирасполь-Застава	6	”	1	”
Христиновка	6	”	1	”
Дарьевка	3	”	1	”

Вапнярка	на 6	стойлъ въ 1	зданіяхъ
Слободка	3	”	1 ”
Флорешты	4	”	1 ”
Окница	8	”	1 ”

з а п а с н ы я д е п о:

Одесса-Товарная	9	”	1 ”
Шепетовка	8	”	1 ”
Киверцы	6	”	1 ”
Малорыто	12	”	1 ”
Клецели	6	”	1 ”
Моньки	4	”	1 ”
Кучурганъ	1	”	1 ”
Кожанка	8	”	1 ”
Фастовъ	4	”	1 ”
Проскуровъ	2	”	1 ”
Балта	9	”	1 ”
Любашевка	2	”	1 ”
Тирасполь	6	”	1 ”
Корнешты	2	”	1 ”
Пырлица	2	”	1 ”
Скиносы	6	”	1 ”
Кульмская	8	”	1 ”
Трояновъ-Валь	6	”	1 ”
Могилевъ	4	”	1 ”
Новоселицы	2	”	1 ”

Итого 454 стойлъ въ 61 зданіи.

Водоснабженіе станцій.

Изъ рѣкъ	52	шт.
” ключей	16	”
” прудовъ	55	”
” колодцевъ	33	”
” городского водопровода въ Одессѣ	1	”

Водоемныхъ зданій имѣется:

каменныхъ	84	”
деревянныхъ	—	”
смѣшанныхъ	79	”

Итого 163 шт.

Водоподъемныхъ зданій:

каменныхъ	150 шт.
деревянныхъ	1 „
смѣшанныхъ	— „

Итого 151 шт.

Стѣнныхъ и гидравлическихъ крановъ 394 шт.

Водоснабженій имѣется: паровыхъ 147 шт.

 посредствомъ ручныхъ приводовъ 4 „

 самотекомъ 5 „

Сигнализація.

а) *Телеграфъ*: длина проводовъ, принадлежащихъ дорогѣ . . . 9349 вер.

 „ „ подвѣшенныхъ правительствомъ 6725 „

 телеграфныхъ постовъ 18

 „ станцій 171

 „ полустанцій 19

 телеграфныхъ аппаратовъ постоянныхъ 581

 „ „ переносныхъ 40

б) *Телефонъ*: Число аппаратовъ 253 шт.

 Длина проводовъ 193¹/₂ вер.

Телефонъ проведенъ для удобнѣйшихъ сношеній: въ Кіевѣ между домомъ, занимаемымъ подъ Управленіе дорогъ, станціею Кіевъ, квартирами: Начальника дорогъ и Начальниковъ службъ; въ Одессѣ соединены съ общеою городскою телефонною сѣтью всея городскія станціи; кромѣ того телефоны имѣются на станціяхъ: Казатинъ, Ковель, Брестъ-Центральный, Граево, Жмеринка, Вапнярка, Бирзула, Перекрестово, Веселый-Куть, Раздѣльная, Карпово, Голта, Бендеры I, Варница и Переваль.

в) *Электрическихъ колоколовъ* у переѣздовъ имѣется 12

г) *Взаимно замыкающіе приборы* системы Сайкса устроены на станціяхъ: Одесса-Главная, Одесса-Товарная, Одесса-Застава, Эстокада, Одесса-Портъ, Гниляково, Выгода, Карпово, Колонтаевка, Раздѣльная, Мигаево, Веселый-Куть, Ивановка, Затишье, Перекрестово, Мордаровка, Чубовка Бирзула, Побережье, Борци, Крыжополь, Вапнярка, Казатинъ, Постъ 16-й версты Кіевской вѣтви, Печановка, Полонное, Здолбуново, Ровно и Ковель. Взаимно замыкающіе приборы сист. Біанки и Серветага устроены на ст. Чернорудкѣ.

д) *Блокъ-система* устроена на участкѣ главной линіи отъ ст. Одессы-Главной до ст. Раздѣльной, а также на городскихъ вѣтвяхъ въ Одессѣ (Карантинная, Куяльницкая и Царскій путь).

Подвижной составъ.

<i>Паровозы:</i> Пассажирскіе	133
Товарные 6-ти колесные	414
" 8-ми "	135
Паровозо-тендера	41
Паровозо-вагоны	—
	Итого
	723
Изъ нихъ: русскаго производства	309
иностраннаго	449
Паровозовъ, находящихся во временномъ пользованіи дорогою	—
Изъ числа всѣхъ паровозовъ отапливаются:	
дровами	279
углемъ	444
жидкимъ минеральнымъ топливомъ	—
Средній пробѣгъ паровозовъ:	
пассажирскихъ	5343 вер.
товарныхъ	3077 "
паровозо-тендеровъ	3219 "
<i>Вагоны:</i> Служебные	43
Пассажирскіе	859
Почтовые	42
Багажные	103
Санитарные	15
Товарные крытые	12194
Полувагоны	134
Эстокадные для зерна	560
Платформы	2825
Водяные	16
Вагоны специально для нефти	221
Угольные	573
	Итого
	17585

Число введенныхъ на дорогѣ *быстродѣйствующихъ тормазовъ*:

на паровозахъ:	{	тормаза Вестингауза	94
		паровой тормазъ	1
на вагонахъ		тормаза Вестингауза	261

Системы отопленія пассажирскихъ вагоновъ имѣются:

Водяной системы	Леонова	251
”	” Беккера	25
”	старой системы	19
Печной	” ”	540

Управление дорогъ въ Кіевѣ состоитъ: а) изъ Общаго Отдѣла, въ который входятъ Канцелярія Управления, Главная Бухгалтерія, Медицинская часть, Юридическая часть, Отдѣлъ отчужденія имуществъ и Отдѣлъ по изслѣдованію происшествія и б) службъ: 1) Ремонта пути и зданій, 2) Движенія, 3) Подвижного состава, тяги и мастерскихъ, 4) Телеграфа, 5) Матеріальной и 6) Коммерческой части.¹⁾

Въ административномъ отношеніи сѣтъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ распределена: по службѣ пути и зданій на 5 участковъ и 28 дистанцій,²⁾ по службѣ движенія на 11 отдѣленій,³⁾ по службѣ тракціи на 9 участковъ тяги, по матеріальной службѣ на 5 участковъ топлива и по медицинской части на 18 участковъ.

Учебный отдѣлъ. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется два техническихъ желѣзнодорожныхъ училища: въ Одессѣ—открытое въ 1873 г. и въ Кіевѣ—открытое въ 1884 г. Общій уставъ училищъ утвержденъ 7 апрѣля 1886 г. Личный составъ училищъ слѣдующій: Попечитель училища 1, Начальникъ училища 1, законоучитель 1, преподавателей 3, завѣдывающій учебными мастерскими и преподаватель слесарнаго и кузнечнаго мастерства, помощникъ завѣдывающаго учебными мастерскими, надзиратель 1 и врачъ 1.

Число учениковъ по классамъ въ 189⁴/₅ году:

	I кл.	II кл.	III кл.	Всего.
Кіевское	28	31	18	77.
Одесское	28	25	27	80.

¹⁾ Въ 1896 г. Коммерческая Часть переименована въ Коммерческой Отдѣлъ.

²⁾ Въ 1896 г. участки переименованы въ отдѣленія, а дистанціи въ участки.

³⁾ Въ 1895 г. сѣтъ дорогъ раздѣлена на 10 отдѣленій по движенію.

Въ 1894⁴/₅ г. окончило курсъ: въ Одесскомъ 27 чел. и въ Кіевскомъ 18 чел., изъ которыхъ на службу по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ поступило:

КІЕВСКАГО УЧИЛ. ОДЕССКАГО УЧИЛ.

По подвижному составу:

1) Помощниками машинистовъ	—	—
2) Мастеровыми	9	11

По службѣ ремонта:

3) Ремонтными рабочими	9	6
4) По службѣ телеграфа	—	10
5) Въ желѣзной дороги	—	—

При техническихъ училищахъ имѣются общежитія: при Кіевскомъ на 70 пансіонеровъ и при Одесскомъ на 70 пансіонеровъ.

Въ 1894⁴/₅ году въ общежитіяхъ было пансіонеровъ: въ Кіевскомъ 70 и Одесскомъ 69.

Кромѣ техническихъ училищъ на дорогахъ имѣются народныя училища, въ которыхъ къ 1 января 1895 года состояло учащихся:

Въ Кіевѣ, Казатинѣ, Бирзулѣ, Жмеринѣ, Здолбуновѣ, Старосельц., Одессѣ, Раздѣльн.

Мальч.	256	112	109	196	226	56	205	32
Дѣвоч.	45	77	56	82	100	24	—	18
Итого . .	301	189	165	278	326	80	205	50
А всего	1594.							

Въ 1894 году окончило курсъ:

Въ Кіевѣ, Казатинѣ, Бирзулѣ, Жмеринѣ, Здолбуновѣ, Старосельц., Одессѣ, Раздѣльн.

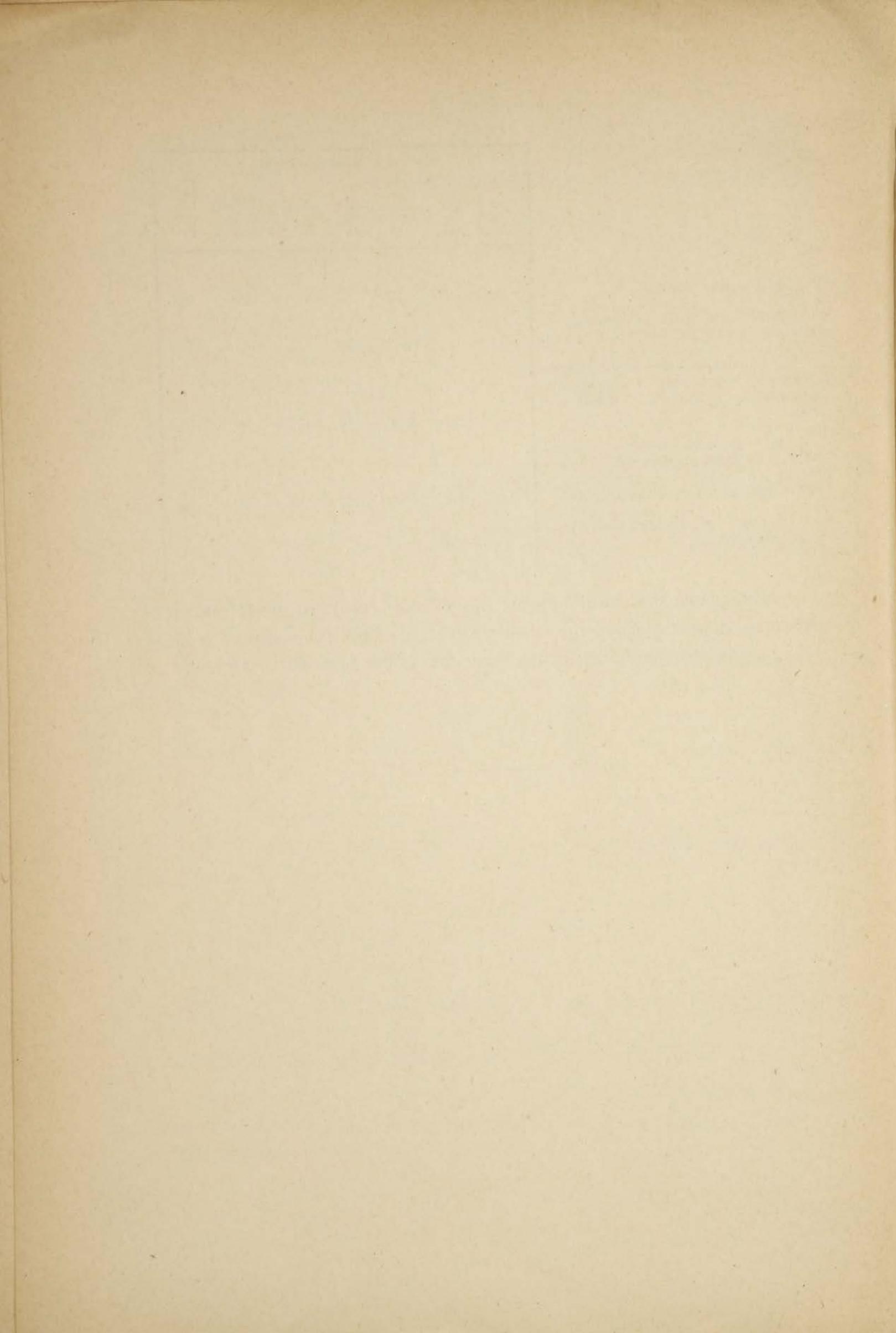
Мальч.	45	13	17	10	20	4	—	6
Дѣвоч.	9	6	7	2	1	2	—	3
Итого . .	54	19	24	12	21	6	—	9
А всего	143.							

Кромѣ того пользовались субсидіями училища на станціяхъ: Кишиневъ, Одесса-Товарная, Голта и Печановка, а также въ г. Одессѣ, въ которыхъ обучались дѣти желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Личный составъ. Служащихъ на дорогахъ состоитъ 13836 человекъ, распределеніе коихъ по разрядамъ и службамъ видно изъ слѣдующей таблицы:

	По Управ- ленію.	По службамъ.					ВСЕГО.
		Пути.	Движен.	Тяги.	Теле- графа.	Матери- альной.	
1) Старшіе агенты	66	62	23	44	—	28	223
2) Служащіе въ канцеляріяхъ, конторахъ въ управленіи и на линіи	774	114	1582	98	73	141	2782
3) Дорожные мастера, оберъ-кон- дукторы, машинисты, телеграфисты, фельдшера, приказчики складовъ и т. п.	—	255	1081	446	771	76	1629
4) Артельные старосты, кондук- тора, помощники машинистовъ, ос- мотрщики вагоновъ, стрѣлочники, пу- тевая прислуга и сторожа вообще . .	47	3477	3354	1093	67	121	8157
Въ томъ числѣ инженеровъ путей сообщенія	18	27	—	—	—	—	45

Независимо отъ сего, имѣется переменный составъ мастеровыхъ, рабочихъ и угольщиковъ при мастерскихъ, паровозныхъ сараяхъ и на пути, количество которыхъ измѣняется отъ 7400 до 8000 человекъ.



Дриложенія.

Таблица № 1.

Развитіе путей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

	ГЛАВНЫХЪ.			СТАНЦИОННЫХЪ.					Общее протяженіе путей по расчету одиночнаго пути. Версты.
	Первый путь.	Второй путь.	ИТОГО.	Разѣздныхъ.	Запасныхъ.	Путей для надобностей службъ Тракціи и Хозяйст. Отдѣла.	ИТОГО.	% отъ длины главнаго пути.	
Къ 1 Января 1880 года	2.038,48	265,50	2.303,98	—	—	—	510,57	22,1	2.814,55
„ „ „ 1881 „	2.038,48	265,50	2.303,98	—	—	—	539,52	23,4	2.843,50
„ „ „ 1882 „	3.038,48	265,50	2.303,98	—	—	—	557,23	24,1	2.861,21
„ „ „ 1883 „	2.038,48	265,50	2.303,98	—	—	—	557,23	24,1	2.861,21
„ „ „ 1884 „	2.314,228	271,547	2.585,775	—	—	—	583,044	22,5	3.168,918
„ „ „ 1885 „	2.318,103	271,547	2.589,650	—	—	—	619,814	23,9	3.209,464
„ „ „ 1886 „	2.319,710	272,607	2.592,317	—	—	—	660,853	25,4	3.253,470
„ „ * 1887 „	2.320,223	272,607	2.592,830	—	—	—	675,662	26,0	3.268,492
„ „ „ 1888 „	2.320,223	272,607	2.592,830	—	—	—	689,186	26,5	3.282,016
„ „ „ 1889 „	2.320,223	272,607	2.592,830	—	—	—	693,250	26,7	3.286,080
„ „ „ 1890 „	2.507,601	272,246	2.779,847	170,598	415,529	108,351	694,478	24,9	3.474,325
„ „ „ 1891 „	2.515,747	272,246	2.787,993	173,746	418,499	109,251	701,496	22,1	3.489,459
„ „ „ 1892 „	2.891,434	766,082	3.657,516	341,111	307,878	112,249	761,138	20,8	4.418,65
„ „ „ 1893 „	3.043,787	808,882	3.852,669	377,980	318,433	113,159	809,572	21,01	4.662,241
„ „ „ 1894 „	3.297,865	1.288,189	4.586,054	438,355	361,044	116,691	916,090	20,0	5.502,144
„ „ „ 1895 „	3.492,688	1.292,940	4.785,628	465,138	371,189	127,827	964,155	20,1	5.749,783

Валовая выручка, расходъ и чистый доходъ Юго-Запад

ГОДЫ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.	Чистый доходъ.	Расходъ.	Валовой доходъ.		
						На версту пути.	На 100 поѣздо-верстъ.	На 10000 осе-верст.
	Тысячи рублей.					Рублей.		
1880 . .	19.014,8	18.544,1	470,7	2,5	97,5	9.362	189	431
1881 . .	19.835,1	15.071,0	4.764,0	24,0	76,0	9.766	232	443
1882 . .	22.675,7	14.402,0	8.273,6	36,5	63,5	6.867	246	449
1883 . .	23.880,3	14.257,2	9.623,1	40,3	59,7	10.391	249	428
1884 . .	22.831,0	14.447,1	8.383,8	36,7	63,3	9.935	238	396
1885 . .	29.307,5	15.245,1	14.062,3	48,0	52,0	12.752	270	441
1886 . .	22.397,9	14.875,2	7.522,7	33,6	66,4	9.696	236	408
1887 . .	26.657,9	14.472,5	12.185,3	45,7	54,3	11.540	261	419
1888 . .	34.262,8	16.836,8	17.425,9	50,9	49,1	14.832	266	416
1889 . .	30.278,7	17.148,6	13.130,0	43,4	56,6	13.107	256	409
1890 . .	29.401,4	17.209,4	12.191,9	41,5	58,5	12.410	256	422
1891 . .	32.224,2	18.445,6	13.778,5	42,8	57,2	11.970	247	416
1892 . .	28.653,2	17.370,2	11.283,0	39,4	60,6	10,277	226	395
1893 . .	30.745,7	18.691,7	12.054,0	39,2	60,8	10,475	241	421
1894 . .	42.020,0	21.074,5	20.945,4	49,9	50,1	13,135	267	452

Таблица № 2.

ныхъ ж. д. за время 1880 г. по 1894 г. включительно.

ГОДЫ.	Расходъ.			Чистый доходъ.			% отношение къ 1880 году.		
	На версту пути.	На 100 поѣздо-верстъ.	На 10000 осе-верст.	На версту пути.	На 100 поѣздо-верстъ.	На 10000 осе-верст.	Доходъ.	Расходъ.	Чистый остатокъ.
	Рублей.			Рублей.					
1880 . .	9.130	182	420	231	4	10	100	100	100
1881 . .	7.420	177	336	2.345	55	106	101	81	1.012
1882 . .	6.267	156	285	3.609	90	163	119	77	1.757
1883 . .	6.204	149	255	4.187	100	172	125	76	2.044
1884 . .	6.286	151	255	3.648	87	148	120	77	1.781
1885 . .	6.634	140	229	6.115	129	211	154	82	2.966
1886 . .	6.439	157	271	3.256	79	137	117	80	1.598
1887 . .	6.265	141	227	5.275	119	191	140	78	2.588
1888 . .	7.288	130	204	7.543	135	211	180	93	3.701
1889 . .	7.423	145	231	5.683	111	177	159	92	2.788
1890 . .	7.264	150	247	5.146	106	175	154	92	2.588
1891 . .	6.852	141	238	5.118	105	178	169	99	2.925
1892 . .	6.230	137	239	4.046	89	155	150	93	2.393
1893 . .	6.368	146	256	4.107	94	165	161	100	2.559
1894 . .	6.587	134	227	6.547	133	225	221	113	4.428

Число перевезенных пассажиров и выручка от перевоз

ки таковых за время съ 1880 по 1884 г. включительно.

ГОДЫ.	Число перевезенных пассажиров (въ тысячахъ).	Всѣми пассажирами сдѣлано пассажиро-верстъ (въ тысячахъ).	Средній пробѣгъ одного пассажира (верстъ).	В		Ы Р У Ч К А.				% / % отношеніе къ 1880 году.	
				Общая выручка (тысячи рублей).	На версту дороги (рублей).	На 100 поѣздо-верстъ (рублей).	На 10,000 осе-верстъ пробѣга пассажирскихъ вагоновъ (рублей).	Средняя съ платной пассажиро-версты (копѣекъ).	Выручка.	Число перевезенныхъ пассажировъ.	
1880	2.909	350.358	120	4.104,3	2.020	42	93	1,17	100	100	
1881	2.865	329.261	115	3.918,9	1.929	47	88	1,19	95	98	
1882	2.934	339.198	115	4.042,0	1.758	45	80	1,19	98	100	
1883	3.043	339.936	112	4.112,6	1.789	43	73	1,21	100	104	
1884	2.995	338.214	113	4.062,9	1.768	42	71	1,20	98	102	
1885	3.069	343.967	112	4.005,4	1.743	37	60	1,16	97	105	
1886	3.056	320.553	104	3.987,8	1.726	42	72	1,24	97	105	
1887	2.923	336.017	114	3.907,6	1.691	38	61	1,16	95	100	
1888	3.096	370.347	119	4.210,0	1.822	32	51	1,14	102	106	
1889	3.176	369.446	113	4.313,3	1.867	36	58	1,17	105	109	
1890	3.408	409.447	121	4.421,1	1.866	38	63	1,08	107	117	
1891	3.689	416.391	113	4.758,8	1.767	36	61	1,14	115	126	
1892	3.638	412.204	113	4.642,2	1.665	36	64	1,13	113	125	
1893	3.952	449.878	112	4.999,0	1.703	39	68	1,14	121	135	
1894	4.219	497.922	118	5.429,2	1.697	34	58	1,09	132	145	

Пассажирское движение съ 1880 по 1894 г. включительно.

ГОДЫ.	Количество п е р е в е з е н н ы х п а с с а ж и р о в ъ .									
	В З Р О С Л Ы Е .			Д Ъ Т И .			Итого клас- сныхъ пас.	По умень- шенному и льготному тарифамъ.	Воинскихъ чиновъ и арестантовъ.	ВСЕГО.
	I класса.	II класса.	III класса.	I класса.	II класса.	III класса.				
1880	54.056	331.708	3.282.901	1.176	6.637	35.971	2.712.449	18.979	246.283	2.977.711
1881	51.839	273.261	2.327.114	1.411	5.305	39.283	2.698.213	17.890	217.767	2.933.870
1882	56.137	275.085	2.399.546	1.522	5.348	44.596	2.782.234	24.192	193.333	2.999.759
1883	59.731	311.255	2.379.849	949	5.836	39.683	2.797.303	39.099	206.909	3.043.311
1884	58.875	291.485	2.348.111	988	5.276	39.891	2.744.626	44.279	206.432	2.995.337
1885	53.190	281.497	2.408.079	966	4.817	39.002	2.787.551	51.970	230.307	3.069.828
1886	53.779	268.036	2.423.008	1.002	4.909	41.290	2.792.024	52.367	212.244	3.056.635
1887	51.587	260.852	2.302.917	1.067	5.209	55.632	2.677.264	52.191	202.840	2.932.295
1888	55.263	274.559	2.385.166	975	5.094	51.388	2.772.445	56.700	267.529	3.096.674
1889	54.239	268.908	2.498.576	864	4.673	44.502	2.871.762	24.339	280.356	3.176.457
1890	50.884	211.846	2.665.209	803	4.251	41.667	2.974.660	37.989	396.087	3.408.736
1891	52.367	199.442	3.007.380	836	3.791	45.985	3.309.801	44.547	334.746	3.689.094
1892	50.474	189.241	2.999.459	658	3.629	44.503	3.887.964	50.225	299.666	3.637.855
1893	48.750	200.165	3.212.369	892	3.732	48.220	3.514.128	57.843	380.775	3.952.746
1894	54.208	215.343	3.416.191	622	4.147	53.422	3.743.953	68.434	407.403	4.219.790

Таблица № 5.

ГОДЫ.	Выручка по движению и операциям, непосредственно съ нимъ связаннымъ.					Доходъ по финансовымъ и дополнительнымъ предприятиямъ.					Доходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ.					Разныя статьи дохода.					Валовой доходъ въ (тысячахъ рублей).	°/о отношеніе къ валовому доходу 1880 г.
	Доходъ въ тысячахъ рублей.	Въ °/о отъ валового дохода.	На вер-	На 100	На 10,000	Доходъ въ тысячахъ рублей.	Въ °/о отъ валового дохода.	На вер-	На 100	На 10,000	Доходъ въ тысячахъ рублей.	Въ °/о отъ валового дохода.	На вер-	На 100	На 10,000	Доходъ въ тысячахъ рублей.	Въ °/о отъ валового дохода.	На вер-	На 100	На 10,000		
			сту до- роги.	пользо- верстгь.				осу до- роги.	пользо- верстгь.				осу до- роги.	пользо- верстгь.				осу до- роги.	пользо- верстгь.			
Р у б л е й.					Р у б л и.					Р у б л е й.					Р у б л е й.							
1880	17.845,9	92	8.786	178	404	106,3	0,5	52	1,0	2,4	19,5	1,2	9	0,1	0,4	1.042,9	5,4	513	10	23	19.014,8	100
1881	19.245,7	96	9.476	226	430	122,0	0,6	60	1,4	2,7	6,4	0,1	3	0,1	0,1	460,9	2,3	226	5	10	19.835,1	101
1882	22.112,2	97	9.622	240	437	134,4	0,6	58	1,4	2,6	6,1	0,1	2	0,1	0,1	422,7	1,8	183	4	8	22.675,7	119
1883	23.383,0	97	10.175	244	419	144,9	0,6	63	1,5	2,6	—	—	—	—	—	352,2	1,4	153	3	6	23.880,3	125
1884	22.323,4	97	9.714	233	387	135,1	0,6	58	1,4	2,3	—	—	—	—	—	372,4	1,6	162	3	6	22.831,0	120
1885	28.133,2	95	12.242	260	423	133,6	0,4	58	1,2	2,0	452,4	1,5	196	4,1	6,8	588,2	2,0	255	5	8	29.307,5	154
1886	21.255,9	94	9.201	224	387	380,4	1,7	164	4,0	6,9	530,1	2,3	229	5,6	9,6	231,4	1,0	100	2	4	22.397,9	117
1887	25.542,4	95	11.057	250	401	371,3	1	160	3,6	5,8	468,7	1,7	202	4,6	7,3	275,4	1,0	119	2	4	26.657,9	140
1888	33.103,6	96	14.330	257	402	373,3	1	161	2,9	4,5	550,4	1,6	238	4,2	6,6	235,3	0,6	101	1	2	34.262,8	180
1889	28.670,4	94	12.411	243	387	424,4	1,4	183	3,6	5,7	759,4	2,5	328	6,4	10,2	424,2	1,4	183	3	5	30.278,7	159
1890	27.569,5	93	11.637	240	396	279,9	0,9	118	2,4	4,0	683,7	2,9	364	7,5	12,4	688,2	2,3	290	6	9	29.401,4	154
1891	30.268,7	93	11.243	232	391	493,1	1,5	183	3,7	6,3	1.060,0	3,2	393	8,1	13,7	402,3	1,2	149	3	5	32.224,2	169
1892	26.567,0	92	9.529	209	366	366,9	1,2	131	2,9	5,0	899,3	3,1	322	7,1	12,4	819,8	1,8	294	6	11	28.653,2	150
1893	28.994,5	94	9.878	227	397	293,3	0,9	99	2,3	4,0	848,4	2,7	289	6,5	11,6	609,4	1,9	207	4	8	30.745,7	161
1894	39.630,6	94	12.388	252	427	579,0	1,3	182	3,6	6,2	597,7	1,4	186	3,8	6,4	1.212,5	2,8	379	7	13	42.020,0	221

Таблица № 6.

ГОДЫ.	Багажъ.								Товары и посылки				большой скорости.				Всего багажа, товаровъ и посылокъ большой скорости.								°/о отношеніе къ 1880 г.					
	Перевезено пудовъ въ тысячахъ.	Пройдено пудо-верстъ въ тысячахъ.	Средній пробыгъ одного пуда вер.	ВЫРУЧКА.					Перевезено пудовъ въ тысячахъ.	Пройдено пудо-верстъ въ тысячахъ.	Средній пробыгъ одного пуда верс.	ВЫ	РУЧКА.				Перевезено пудовъ въ тысячахъ.	Пройдено пудо-верстъ въ тысячахъ.	Средній пробыгъ одного пуда верс.	ВЫРУЧКА.					Количество пудовъ перевезенныхъ багажа, товаровъ и посылокъ бол. скор.	Выручки.				
				Общая выручка въ тысячахъ.	На версту пути.	На 100 по-здо-верстъ	На 10000 осе-верстъ про-быга вагон.	Средняя съ пуда и вер-стм.					Рублей.	Коп.	На версту пути.	На 100 по-здо-верстъ				На 10000 осе-верстъ про-быга вагон.	Средняя съ пуда и вер-стм.	Рублей.	Коп.	Общая выручка въ тысячахъ.			На версту пути.	На 100 по-здо-верстъ	На 10000 осе-верстъ про-быга вагон.	Средняя съ пуда и вер-стм.
1880	1.263	250.022	198	325,7	160	3	7	0,13	389.712	94.310	242	142,8	70	1	3	0,15	1.652	344.332	208	468,5	230	4	10	0,13	100	100				
1881	1.146	240.324	213	308,4	150	3	6	0,12	305.396	82.456	270	119,9	59	1	2	0,14	1.451	322.781	222	428,1	209	5	9	0,13	87	90				
1882	1.150	230.389	201	309,9	152	3	6	0,13	312.506	81.251	260	133,9	65	1	2	0,16	1.463	311.641	213	443,8	218	4	8	0,14	88	94				
1883	1.188	246.499	207	396,5	124	3	5	0,12	484.889	129.465	267	163,2	71	1	2	0,12	1.673	375.964	224	469,7	195	4	8	0,13	100	100				
1884	1.190	248.280	208	295,1	128	3	5	0,11	445.078	126.402	284	153,4	66	1	2	0,1	1.635	374.682	229	448,5	195	4	7	0,11	98	95				
1885	1.135	233.404	205	275,3	119	2	4	0,11	646.030	183.472	284	188,8	82	1	2	0,10	1.781	416.877	233	464,2	202	4	6	0,11	107	99				
1886	1.128	221.480	207	261,8	113	2	4	0,11	567.937	153.342	270	171,3	74	1	3	0,11	1.696	374.823	220	433,1	187	4	7	0,11	102	90				
1887	1.096	222.898	204	256,0	110	2	4	0,11	682.478	196.553	288	198,7	86	1	3	0,10	1.778	419.452	235	454,8	196	4	7	0,10	107	97				
1888	1.203	249.495	207	284,7	123	2	3	0,11	756.869	241.441	319	247,0	106	1	3	0,10	1.960	490.934	250	531,8	230	4	6	0,10	118	113				
1889	1.147	245.719	214	275,1	119	2	3	0,11	730.318	397.439	544	233,1	100	1	3	0,06	1.877	643.159	342	508,2	220	4	6	0,08	113	108				
1890	1.159	248.266	214	266,9	112	2	3	0,11	821.589	452.489	550	258,0	108	2	3	0,05	1.981	700.755	308	525,0	221	4	7	0,07	119	112				
1891	1.244	262.630	211	275,7	102	2	3	0,10	817.509	417.217	510	259,3	96	1	3	0,06	2.062	679.847	329	535,0	198	4	6	0,08	124	114				
1892	1.154	250.864	217	253,0	90	2	3	0,10	735.539	370.109	503	241,5	86	1	3	0,06	1.890	620.973	328	494,6	177	3	6	0,08	114	105				
1893	1.162	252.630	217	252,7	86	1	3	0,10	1202120	485.506	404	327,6	111	2	4	0,07	2.364	738.137	312	580,4	197	4	7	0,08	143	124				
1894	1.199	258.240	115	256,7	80	1	2	0,09	1970034	840.944	427	506,6	158	3	5	0,06	3.169	1099185	321	763,3	238	4	8	0,08	192	163				

Таблица № 7.

Г О Д Ы.	Грузы малой скорости, перевозимые попутно и				повагонно, поштучные предметы и животные.				% отношение къ 1880 году.	
	Перевезено пудовъ.	Пройдено пудо-версть.	Средній про- бѣгъ одного пуда.	Общая выручка.	В Ы Р У Ч К А.				Количества пудовъ пере- везенныхъ грузовъ.	Выручки.
					На версту пути.	На 100 по- ѣздо-версть.	На 10000 осе-версть вагоновъ.	Средняя съ пудо-версты.		
1880	138.060	32.311.798	145	12.045,7	5.930	120	273	0,068	100	100
1881	155.777	41.431.042	259	13.644,6	6.718	160	304	0,072	112	113
1882	190.684	48.604.091	307	16.270,1	7.939	177	322	0,036	138	135
1883	213.350	55.879.336	244	17.453,0	7.594	182	313	0,054	154	144
1884	203.988	56.602.156	364	16.487,5	7.174	172	291	0,033	147	136
1885	262.584	73.425.936	258	21.285,9	9.262	196	320	0,087	190	176
1886	199.416	53.739.993	257	15.522,2	6.719	164	275	0,082	144	128
1887	259.113	73.899.838	392	19.442,9	8.416	190	307	0,035	187	161
1888	337.529	106.315.626	424	26.323,3	11.395	204	319	0,024	244	218
1889	270.340	89.454.447	317	21.876,3	9.470	185	295	0,084	196	181
1890	329.720	85.048.997	310	20.689,5	8.733	180	297	0,047	238	171
1891	332.653	95.336.152	314	22.830,0	8.480	175	295	0,052	240	189
1892	297.883	88.104.451	312	19.798,5	7.101	156	273	0,086	215	164
1893	316.540	88.802.594	304	21.195,0	7.221	166	290	0,047	229	176
1894	406.724	120.261.050	384	29.841,3	9.328	189	321	0,051	294	247



Таблица № 8.

Наименованіе грузовъ.	Количество					перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.									
	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ и цементъ не въ дѣлѣ	2665	2192	2681	3634	3397	4271	4009	3539	3742	4216	4561	3967	4693	5653	5250
Бакалейный, гастрономическій, кондитерскій товары и пряности	1754	1790	1930	2654	2434	2455	3299	3155	3380	3216	3738	3596	3959	4618	3930
въ томъ числѣ чай	903	956	923	1053	1114	777	1012	709	964	952	1117	1050	832	1034	1028
Бочарныя издѣлія	775	769	768	1076	1117	1887	1872	2324	2570	3659	2437	2220	2191	2280	2499
Вино виноградное	1270	714	1016	1404	1337	1727	1801	1820	2681	2550	1991	2225	2360	2253	1773
Выжимки дубильныя, сѣмянныя и свекловичныя	315	360	398	406	595	570	492	563	1095	1017	1136	1346	2278	2024	1768
Высѣвки сѣмянныя, мякина и отруби	395	673	824	929	1597	1701	1777	2937	5576	5376	4055	3485	2785	5224	8492
Гончарныя, глиняныя и терракотовыя издѣлія	425	484	536	563	2854	3695	2559	3372	1701	1967	1226	1094	1266	1115	2193
Дрова	7444	5726	5282	8540	6961	7105	8298	5406	6030	7540	6243	7171	9001	9102	8461
Желѣзо, жость, сталь и чугуны не въ дѣлѣ	1434	1613	1730	2026	1924	2260	2393	2635	3308	3192	3081	2569	3357	3866	5100
Желѣзныя, жестыяныя, стальныя и чугунныя издѣлія	1496	1282	1746	1804	1866	1635	1830	1899	2138	2348	3356	1863	3613	6402	4942
Камни и минералы не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ	3741	3152	4128	6846	5806	6984	8508	12616	9376	9726	10308	8195	7855	6402	14029
Крупа	2699	1663	1661	1559	1416	1120	1404	1248	998	1591	1477	2820	3816	2356	3712
Лѣсные строительные матеріалы	9485	6653	9331	8425	8438	9336	11599	11473	14243	14409	16388	15510	16654	15896	19843
Мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія	1121	1256	1290	1661	1444	1678	1880	2065	2255	2110	2087	2529	2530	2236	2643
Масла сѣмянныя и древесныя	656	924	1031	858	697	674	635	703	859	871	972	852	811	936	959
Масла минеральныя	1448	1869	2088	2347	2596	2712	2940	2830	3029	2711	2173	4054	4631	4941	5693
въ томъ числѣ керосинъ	1205	1630	1985	2102	2415	2504	2748	2636	2723	2435	2518	3266	3705	4214	4793
Машины, ихъ части и принадлежности	2246	1185	1286	1598	1227	1068	945	993	1539	1646	1466	1328	1450	1879	2639

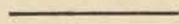
Наименованіе грузовъ.	Количество					перевезенныхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.									
	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Москательный и аптекарскій товары . . .	830	866	875	1254	1124	1218	1351	1410	1708	1805	1827	1572	1966	2086	2396
Мука и крахмалъ	2817	3229	3187	2922	3337	4783	4307	4745	5785	6575	6513	7048	7868	7514	9030
Мѣшки, а также пеньковыя, льняныя мѣ- шечныя ткани	857	1043	1183	1213	1090	1432	972	1338	1906	1392	1376	1346	835	1044	1153
Овощи огородные и полевые во всякомъ видѣ	2225	3351	4451	5956	7033	8912	8499	7338	7447	8282	9704	12416	9327	11673	10255
въ томъ числѣ свекловица	1825	2240	2702	3304	4924	6831	5522	5060	4735	5391	6788	5633	4817	8498	7705
Ленъ, кудель, льняная пакля, пенька и пеньковая пакля	642	1254	1320	1768	1789	1837	1345	2658	2117	2224	2121	2388	2012	1862	1848
Руда	12	15	18	16	51	148	373	400	1513	2308	1881	1554	3163	4276	5651
Рыбный товаръ и раки	2976	2691	3138	3018	2709	2559	2343	2472	3633	3573	3479	3004	3395	4551	4639
Сахаръ и сахарный песокъ	8327	8586	8785	8783	8800	14541	9949	12620	14547	12790	13596	16331	13344	14941	18289
Сахароваренные остатки	672	690	874	1195	779	998	1967	1141	974	1041	905	965	973	1111	1279
Соль каменная и поваренная	4159	5925	6108	7500	8403	10071	11488	12242	11306	11535	10773	12427	12780	7628	8382
Сѣмена	4055	4399	3151	2352	2190	2980	3744	5076	5950	4172	8625	5759	3832	6629	9407
Табакъ и табачныя издѣлія	1022	1097	1017	1139	1112	1087	1055	1106	974	950	823	858	857	1074	1014
Туки земледобрительные	75	252	606	1199	865	943	1298	877	781	617	856	737	806	941	849
Уголь, торфъ и кизякъ	2925	5434	3691	4617	5734	8734	10709	10172	10010	10293	9866	10430	14578	15844	20774
Фрукты и ягоды свѣжіе	851	1399	1229	738	936	1016	1261	1242	1333	1199	1251	1557	1390	1454	1440
Хлопокъ и вата	820	1559	1037	625	818	1379	1536	1480	1682	1992	1840	2564	4580	4341	4386
Хлѣбъ въ зернѣ	45347	68178	79980	100899	93964	133136	70225	116010	173543	110403	94198	99668	52323	86218	175086
Шерсть	775	682	850	881	732	621	775	651	639	727	657	989	1278	1068	764
Яица и желтки яичныя	86	96	112	148	218	406	595	966	1091	813	908	1022	1061	1002	1331

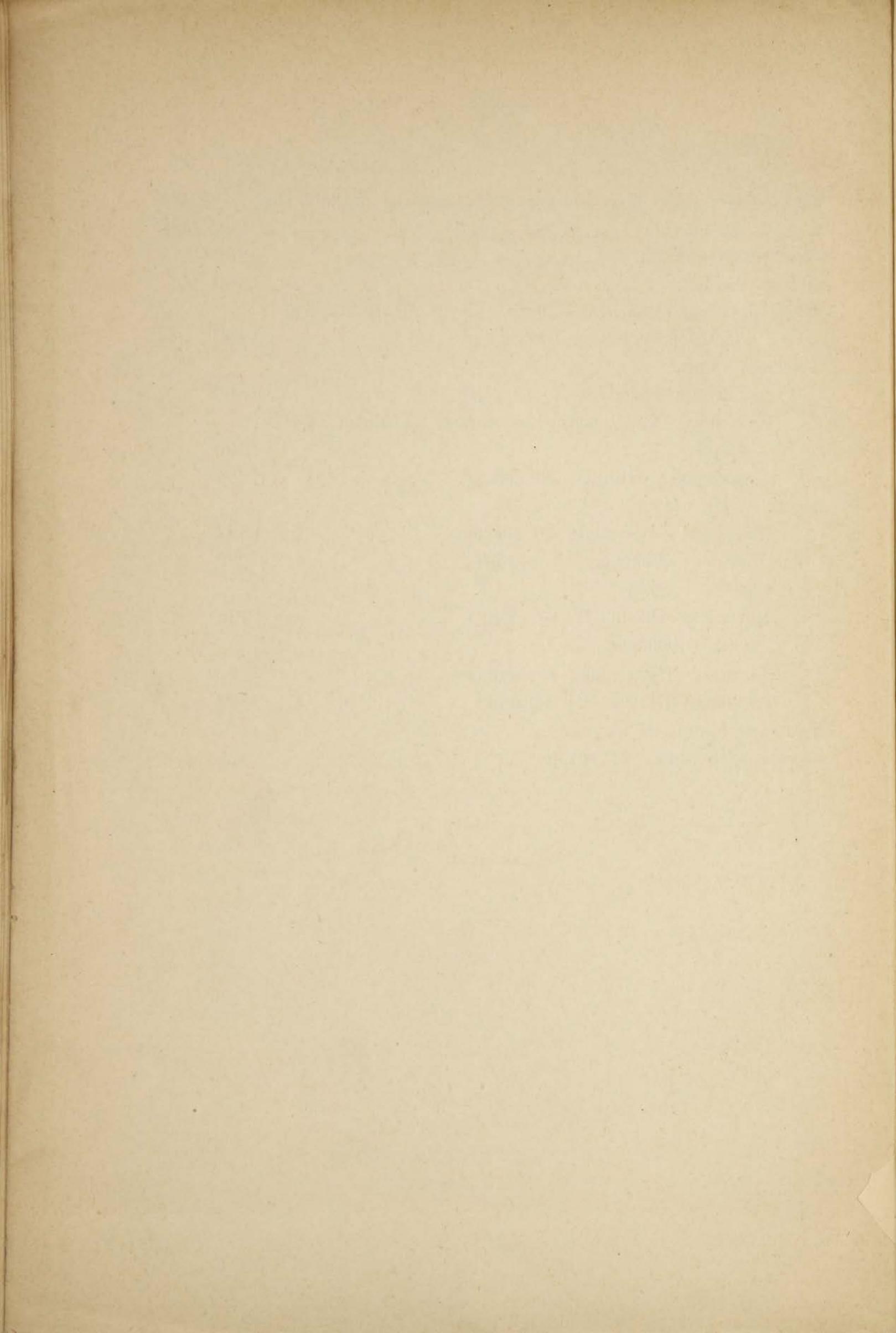
Таблица № 9.

Открытие для движения различных участков рельсовых путей, вошедших въ составъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, производилось въ слѣдующемъ порядкѣ:

Главная линія:	
Одесса—Балта	1865 году.
Бирзула—Бердичевъ, въ маѣ	1870 „
Бердичевъ—Кривинъ	1872 „
Кривинъ—Брестъ II-й, въ августъ	1873 „
Брестъ II—Граево, 27 Юля	1873 „
Карантинная вѣтвь	1866 „
Куяльницкая вѣтвь, въ маѣ	1868 „
Эстокадная вѣтвь	1870 „
Царскій путь	1870 „
Бессарабская вѣтвь:	
Раздѣльная—Тирасполь, въ августъ	1867 „
Тирасполь—Кишиневъ, въ юнѣ	1871 „
Кишиневъ—Унгены, въ юлѣ	1873 „
Дунайская вѣтвь, 7 ноября	1877 „
Елисаветградская вѣтвь:	
Бирзула—Балта, въ маѣ	1870 „
Балта—Голта (Ольвиополь)	1867 „
Голта—Елисаветградъ, въ августъ	1871 „
Волочискская вѣтвь	1870 „
Кіевская вѣтвь	1870 „
Радзивиловская вѣтвь	1874 „
Бѣлостокская вѣтвь	1874 „
Варницкая вѣтвь, въ маѣ	1873 „
Транзитный путь при ст. Раздѣльной	1877 „
„ „ „ „ Борци	1877 „
Соединительный путь между Бендеры I и II	1882 „
„ „ „ „ Брестъ I и II	1873 „
„ „ „ „ Брестъ III и I	1874 „
„ „ съ вѣтвью къ солянымъ промысламъ на ст. Куяльникъ	1870 „
Подѣздный путь на ст. Каларашъ	1881 „
„ „ „ „ Бирзула	1881 „

Подъездные пути къ хлѣбнымъ магазинамъ на станціи Пересынь	1882	году
Тростянецкая вѣтвь	1889	„
Луцкая вѣтвь	1890	„
Соединительная вѣтвь Юго-Западн. дор. съ С.-П.-Варшавской дор. у города Бѣлостока	1890	„
Уманскія вѣтви:		
Демковка—Христиновка, 19 ноября	1890	„
Казатинъ—Христиновка, съ вѣтвью на Умань, 18 декабря	1890	„
Христиновка—Шпола, 15 іюня	1891	„
Новоселицкія вѣтви:		
Жмеринка — Могилевъ, 30 августа	1892	„
Слободка—Рыбница, 15 декабря	1892	„
Бѣльцы—Окница	12 ноября	1893
Могилевъ—Окница		
Окница—Липканы		
Липканы Новоселица, 3 декабря	1893	„
Рыбница—Бѣльцы, 21 августа	1894	„
Бѣльская вѣтвь, 19 августа	1894	„
Кременецкая вѣтвь, 21 января	1896	„





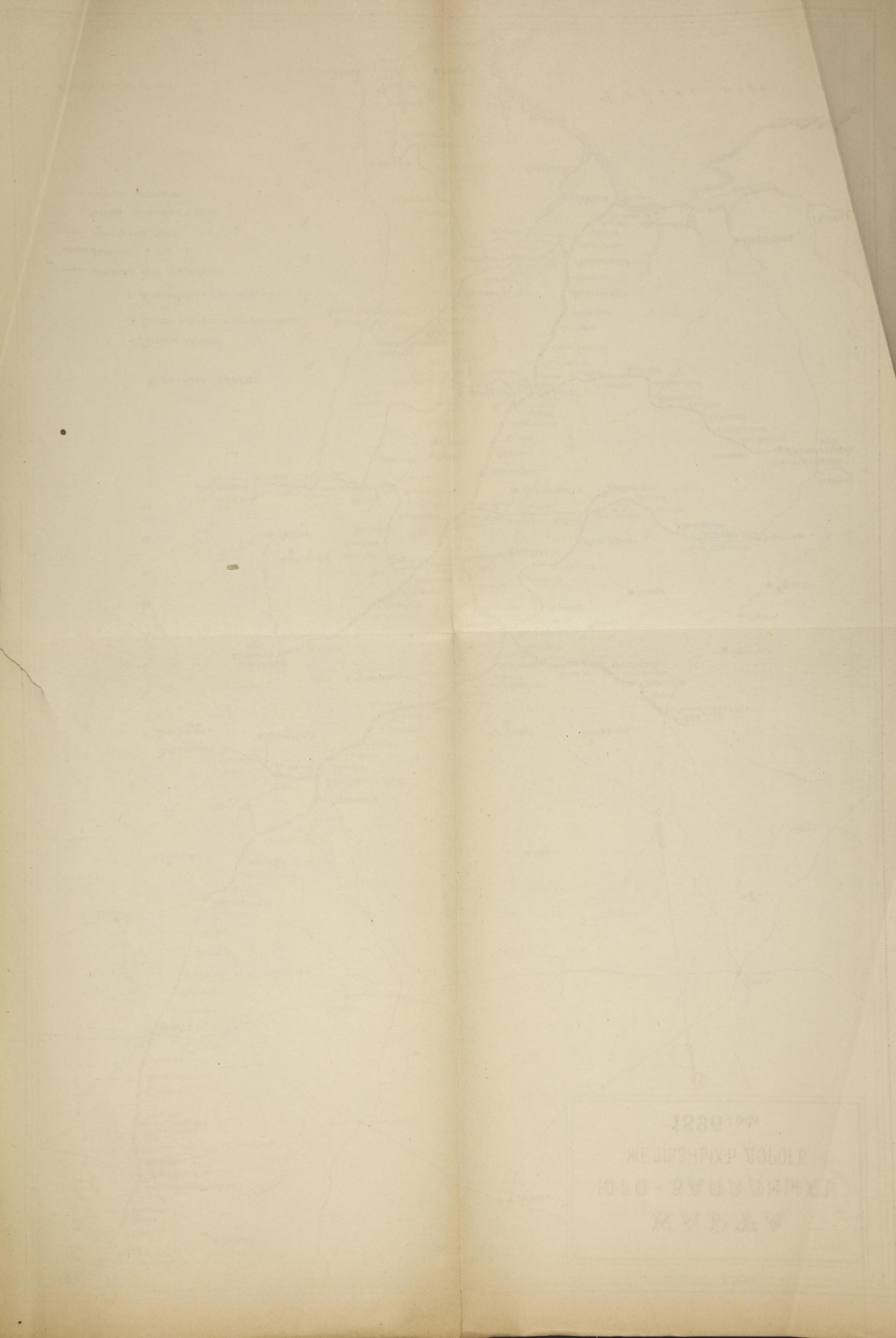
КАРТА ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ 1896 года



- Условные знаки:**
- Города и селенія
 - ⊙ Узловыя и конечныя жел.-дор. станціи
 - Железнодорожн. станціи (малыя)

- Одиночныя пути Ю.З.ж. дорогъ
- == Двойныя " " "
- - - Пути чужихъ дорогъ
- ... Частныя железнодорожн. вѣтви.
- - - Границы государствъ

Масштабъ 1 дюймъ = 60 верстъ.



1888 107
ЖЕЛІЗНИЦЬКА ДОРОГА
ЮГО-ЗАПАДНИХ
КВІЛІВ

