

8008.

Брат

О Ч Е Р К Ъ

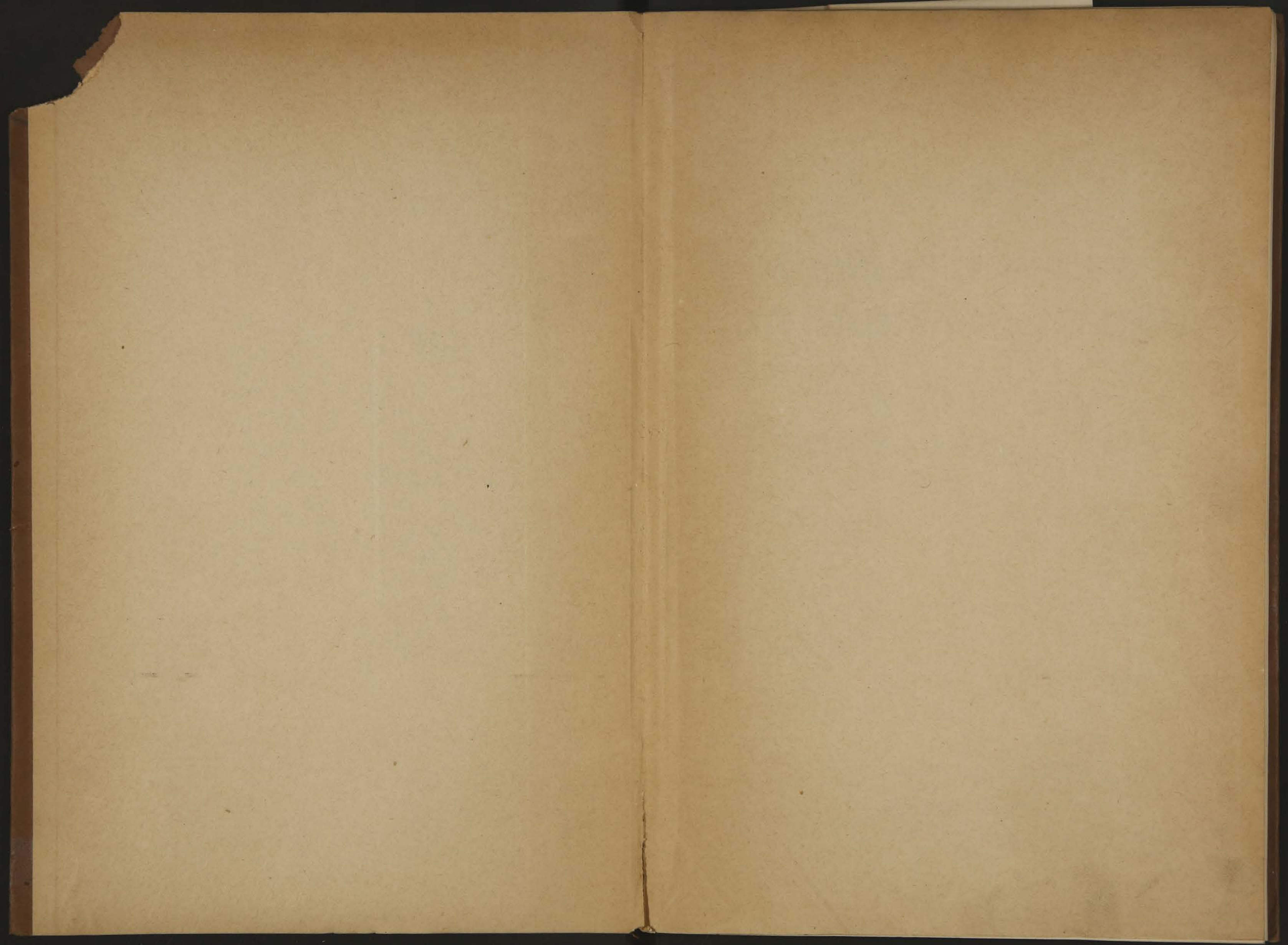
ДЕСЯТИЛѢТНЯГО УПРАВЛЕНІЯ
НИКОЛАЕВСКОЮ ЖЕЛѢЗНОЮ ДОРОГОЮ

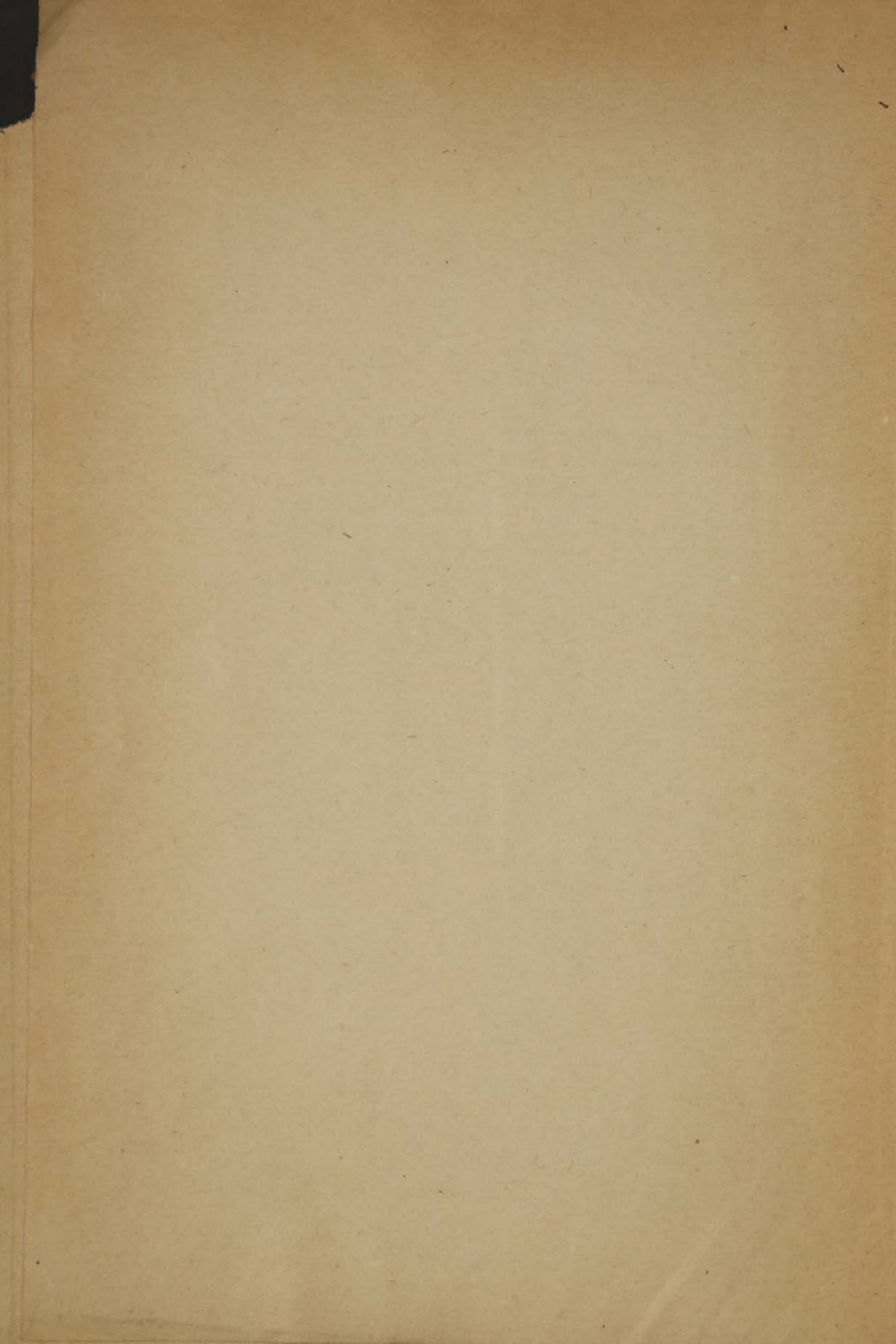
ГЛАВНЫМЪ ОБЩЕСТВОМЪ
РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія брат. Пантелеевыхъ. Казанская ул., д. № 33.

1878.





72810.

8008

О Ч Е Р К Ъ
ДЕСЯТИЛѢТНЯГО УПРАВЛЕНІЯ
НИКОЛАЕВСКОЮ ЖЕЛѢЗНОЮ ДОРОГОЮ
ГЛАВНЫМЪ ОБЩЕСТВОМЪ
РОССІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія брат. Пантелеевыхъ. Казанская ул., д. № 33.

1878.

39

Ч. К. Ф.

v

67966

4

Николаевская желѣзная дорога была передана Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ по журналу Совѣта Гг. Министровъ, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 8 Іюня 1868 года, но на самомъ дѣлѣ поступила въ завѣдываніе Общества только съ 1 Сентября того же года, такъ что десятилѣтіе владѣнія дорогою Обществомъ оканчивается 1 Сентября 1878 года. Настоящій очеркъ обнимаетъ свѣдѣнія лишь по 1 Января 1878 года, т е. за время до истеченія послѣдняго отчетнаго года, и имѣетъ цѣлью указать достигнутые въ этотъ періодъ времени результаты, какъ относительно лучшаго устройства дороги и доходности оной, такъ и касательно удовлетворенія интересамъ внутренней и внѣшней въ государствѣ торговли.

Сущность общихъ условій, на коихъ дорога передана Обществу, за исключеніемъ тѣхъ, которыя устанавливаются вообще для частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, заключается въ слѣдующемъ:

во 1-хъ, Общество должно владѣть дорогою по тотъ же срокъ, по который, по своему уставу, владѣетъ двумя другими дорогами (Варшавскою и Нижегородскою), а именно: по 1 Января 1952 года. Присемъ Правительство предоставило себѣ тѣ же относительно обратнаго поступленія въ казну Николаевской дороги права, какъ и относительно двухъ другихъ дорогъ, т. е. а) право выкупа дороги по истеченіи 20 лѣтъ, съ уплатою Обществу ежегоднаго вознагражденія по срокъ окончанія концессіи, а именно такого, которое равнялось бы среднему чистому доходу Общества за послѣдніе 7 лѣтъ, за исключеніемъ двухъ годовъ наименѣе выгодныхъ и б) право отобранія Николаевской дороги отъ Общества, въ случаѣ его неисправности по этой дорогѣ, безъ всякаго за то со стороны казны вознагражденія.

во 2-хъ, Общество вошло во всѣ права Правительства по Николаевской дорогѣ, за исключеніемъ лишь тѣхъ, которыя обусловливаются Правительственною властью. При этомъ и всѣ контракты, которые были заключены Правительствомъ и были еще въ дѣйствиіи, перешли всецѣло на Общество. Изъ нихъ важнѣйшіе были: а) контрактъ на содержаніе подвижнаго состава, заключенный съ братьями Уайнансъ и срокъ котораго истекалъ 1 Юля 1872 года, и б) контрактъ на содержаніе спаль-

ныхъ вагоновъ, заключенный съ Гг. Бремме, Гивартовскимъ, Левестамомъ и Пахитоновымъ и срокъ коего истекалъ въ Декабрѣ 1879 года. Кромѣ того, Общество обязалось удовлетворять и всѣ правительственные расходы на учрежденія, прямо къ дорогѣ не касающіяся, каковы: содержаніе школъ, причтовъ, богадѣленъ и т. п.

Въ 3-хъ, Общество обязано было привести дорогу въ такое положеніе, которое соотвѣтствовало бы потребностямъ торговли, причемъ подвижной составъ обязалось увеличить на 61 товарный и 24 пассажирскихъ паровоза и 2,000 товарныхъ вагоновъ и вообще произвести капитальное исправленіе дороги на подлежавшую къ полученію отъ Правительства сумму, до 14 милліоновъ руб., которая въ послѣдствіи была ограничена 12.543,837 р. 34¹/₂ к.

Сущность финансовыхъ условій заключается въ томъ, что Общество приняло на себя уплату процентовъ по выпущеннымъ Правительствомъ по Николаевской дорогѣ облигаціямъ, съ тѣмъ, что на уплату этихъ процентовъ Общество вноситъ 7.200,000 руб. кредитныхъ, уплачивая эту сумму сполна если чистый доходъ будетъ не ниже оной, въ противномъ случаѣ доплата производится казною. Изъ излишка сверхъ этой суммы, въ первые десять лѣтъ Общество получаетъ только ¹/₄ часть,

а въ послѣдующіе— $\frac{1}{2}$, но за исключеніемъ тѣхъ годовъ, когда Правительство будетъ производить приплаты по гарантіи дохода дорогъ Варшавской и Нижегородской, въ каковыя годы Общество получаетъ только $\frac{1}{4}$ часть. При этомъ доля Общества въ прибыляхъ отъ эксплуатаціи Николаевской дороги ограничена суммою въ 3.750,000 руб. кредитныхъ. Кромѣ того, отчисляется $1\frac{1}{2}\%$ на замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными и $\frac{1}{2}\%$ на содержаніе правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія, а въ послѣдствіи Общество изъявило согласіе и на уплату по 15 рублей съ версты одиночнаго пути на учрежденіе и содержаніе, наравнѣ съ другими дорогами, желѣзно-дорожныхъ техническихъ школъ.

Ко времени передачи, Николаевская дорога заключала въ себѣ 604 версты главнаго двойнаго пути, или 1,208 верстъ одиночнаго, 97 верстъ путей боковыхъ и запасныхъ и три вѣтви: къ Варшавской желѣзной дорогѣ, къ Александровскому заводу и къ рѣкѣ Волгѣ въ Твери, длиною всего $11\frac{1}{2}$ верстъ. Всѣ мосты, числомъ 184, были деревянные, и сверхъ того имѣлось 68 трубъ каменныхъ, чугунныхъ и деревянныхъ. Станцій было 34 и 3 отдѣльные пассажирскіе дома. Паровозныхъ зданій, на 18 паровозовъ каждое, было 9; сверхъ того, по одному резервному паро-

возу помещалось на 9 станціяхъ III класса, въ каменныхъ же зданіяхъ, и 2 паровоза въ деревянныхъ сараяхъ. — Вагонныхъ сараевъ было: 4 каменныхъ, по 50 сажень длиною, и 11 деревянныхъ, по 24 сажени длиною; жилыхъ домовъ для служащихъ 51 и 85 избъ. Постройка и ремонтъ подвижнаго состава производились на Александровскомъ заводѣ въ С.-Петербургѣ, а ремонтъ, сверхъ того, въ мастерскихъ на линіи, коихъ имѣлось 9. Подвижной составъ имѣлся въ количествѣ 202 паровозовъ (45 пассажирскихъ и 157 товарныхъ) и 2,879 вагоновъ (272 пассажирскихъ и 2,607 товарныхъ, въ числѣ послѣднихъ 580 платформъ и 36 для перевозки скота). Такъ какъ ремонтъ подвижнаго состава производился внѣ управленія дорогою, то 1 Сентября 1868 года запасы заключались лишь въ принятыхъ Обществомъ: дровахъ, на сумму 354,159 р. 12¹/₄ к., старыхъ матеріалахъ (рельсахъ, скрѣпленіяхъ, шпалахъ и т. п.), на 140,308 р. 62¹/₄ к. и въ разныхъ запасахъ, негодныхъ къ употребленію, оцѣненныхъ, по передачѣ дороги, въ 90,446 р. 56¹/₂ к. Всего было запасовъ на сумму 584,914 р. 31 к.

Для сравненія состоянія, въ коемъ Николаевская дорога была передана Обществу, съ состояніемъ ея къ настоящему времени составлена особая вѣдомость (приложеніе № 1).

Еще до окончательнаго принятія дороги Обществомъ, Совѣтъ избралъ особую, изъ среды себя, комиссію, для преобразованія управленія дорогою по образцу двухъ другихъ дорогъ Общества, и Управлявшаго Нижегородскою дорогою И. Ф. Кенига назначилъ Управляющимъ Николаевскою дорогою. По представленіямъ Г. Кенига, разсмотрѣннымъ предварительно въ означенной Комиссіи, были утверждены Совѣтомъ штаты всѣхъ службъ дороги. Личный составъ по симъ штатамъ простирался въ первое время до 3,782 лицъ (не считая рабочихъ), съ окладнымъ содержаніемъ въ 1.418,829 рублей; противъ казеннаго управленія число лицъ уменьшено на 1,431, а расходъ увеличенъ на 270,463 руб.

Въ послѣдніе четыре мѣсяца 1868 года дѣятельность Общества по Николаевской дорогѣ ограничилась немедленнымъ распоряженіемъ: а) объ увеличеніи, на сколько то было возможно, по краткости времени, подвижнаго состава, для чего и было приобрѣтено 25 товарныхъ 8-ми колесныхъ новыхъ паровозовъ и позаимствовано у другихъ дорогъ 6 пассажирскихъ, 2 товарныхъ и 2 товарно-пассажирскихъ паровоза; и б) о расширеніи наиболѣе въ томъ нуждавшихся двухъ оконечныхъ станцій, такъ что еще къ 1 Января 1869 года были окончены, въ чернѣ, каменные

пристройки къ пассажирскимъ зданіямъ, для болѣе удобнаго помѣщенія пассажировъ и расположенія проходовъ къ платформѣ отправленія и для увеличенія помѣщенія подъ приѣмъ багажа. Въ Петербургѣ построены два новыхъ пакгауза, а въ Москвѣ также два пакгауза и временное складочное мѣсто для хлѣбныхъ товаровъ, прибывающихъ по Московско-Рязанской дорогѣ, съ проведеніемъ къ нему новаго пути, длиною въ 151 сажень. За послѣдніе четыре мѣсяца 1868 года поступило валоваго сбора 5.487,591 р. 68 к., издержано 2.481,327 р. 9 $\frac{1}{4}$ коп., или 45,21% и чистаго дохода получено 3.006,264 руб. 58 $\frac{1}{2}$ к., а за отчисленіемъ въ пользу казны, за четыре мѣсяца. 2.400,000 руб., получился остатокъ 464,875 руб. 78 коп.; изъ онаго $\frac{3}{4}$, или 348,656 руб. 83 к., поступило въ казну, а $\frac{1}{4}$, или 116,218 р. 95 к., поступила въ собственность акціонеровъ.

Въ дальнѣйшемъ хронологическомъ изложеніи хода дѣла по Николаевской дорогѣ въ настоящемъ очеркѣ не будетъ вовсе упоминаемо о доходахъ и расходахъ, съ распределеніемъ остатка между Правительствомъ и Обществомъ, такъ какъ сіи свѣдѣнія, для большей наглядности, сгруппированы въ особой, приложенной къ сему очерку, таблицѣ (№ 2), и, за тѣмъ, въ текстъ войдутъ

лишь распоряженія, заслуживающія, почему либо, особаго вниманія.

Въ 1869 году общимъ собраніемъ акціонеровъ Общества, по предложенію нѣкоторыхъ акціонеровъ, членамъ совѣта было назначено особое вознагражденіе за управленіе Николаевскою дорогою, въ размѣрѣ 30,000 рублей въ годъ, что и было утверждено Правительствомъ.

Въ этомъ году Николаевская дорога пострадала отъ двухъ значительныхъ пожаровъ: пожара деревяннаго моста на Прутомойкѣ, отверстіемъ $19\frac{2}{3}$ саж., вслѣдствіе чего движеніе поѣздовъ было остановлено съ 15 Апрѣля до 5 Мая и, происшедшаго въ ночь на 18 Октября, пожара Мстинскаго моста, при чемъ образовался разрывъ въ сто сажень.

Важнѣйшею мѣрою 1869 года было расторженіе контракта съ Уайнансомъ на ремонтъ подвижнаго состава. Контрактъ сей былъ заключенъ Правительствомъ на восемь лѣтъ, считая съ 1 Іюля 1866 г., но съ тѣмъ, что Правительство могло прекратить дѣйствіе онаго съ 1 Іюля 1872 года, предваривъ о томъ контрагента за два года до срока контракта и уплативъ ему сумму, равную 2% всей контрактной суммы за предъидущіе шесть лѣтъ. Плата по сему контракту производилась за смазку и малыя исправленія подвижнаго состава, —

съ версты движенія и пассажира, экипажа, головы скота и за каждый пудъ багажа, почты и товара, на основаніи особой разцѣночной вѣдомости. Кроме того, уплачивалось оптомъ: за окраску и внутренній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ по 104 т. рублей въ годъ; за исправленіе и содержаніе въ исправности постоянныхъ механическихъ снарядовъ по 38 т. рублей и за запасныя части подвижнаго состава и механическихъ снарядовъ по особой вѣдомости, но не свыше 520 т. рублей въ годъ. Контрактъ этотъ былъ невыгоденъ, потому, что хозяйственное управленіе подвижнымъ составомъ безъ сомнѣнія должно было обходиться значительно дешевле. Сверхъ того, онъ требовалъ дорогаго контроля и стѣснялъ управленіе дороги въ назначеніи скорости поѣздовъ, въ предѣльномъ вѣсѣ нагрузки вагоновъ въ каждомъ поѣздѣ, а также въ заказѣ подвижнаго состава по типамъ, выработаннымъ наукою и опытомъ въ послѣднее время, т. е. во всѣхъ тѣхъ мѣрахъ, которыя имѣютъ существенное вліяніе на выгоднѣйшую эксплуатацію дорогъ. Совѣтъ, поэтому заявивъ о томъ Общему Собранію акціонеровъ 1869 г., употребилъ всѣ старанія къ скорѣйшему расторженію сего контракта, что, при посредствѣ Правительства, удалось привести въ исполненіе къ 1 Октябрю того года, на слѣдующихъ условіяхъ: Общество

обязалось вносить Правительству ежегодно часть чистаго дохода съ Николаевской дороги собственно на погашеніе 5 милліоновъ рублей, уплаченныхъ г. Уайнансу за расторженіе контракта, и пока сума эта не будетъ погашена сполна, Общество уплачиваетъ по 5% изъ доходовъ Николаевской дороги на непогашенную сумму. Для сего чистый доходъ долженъ раздѣляться такимъ образомъ: По покрытіи расходовъ эксплуатаціи: а) уплачивается Правительству 7.200,000 рублей, б) отчисляется $1\frac{1}{2}\%$ съ валоваго сбора въ резервный капиталъ, для перестройки деревянныхъ мостовъ, в) отчисляется 1.600,000 рублей для уплаты: Правительству 1.200,000 рублей и Обществу 400,000 рублей. Затѣмъ остатокъ чистаго дохода поступаетъ въ распоряженіе Правительства на уплату процентовъ и постепенное погашеніе означенной суммы 5.000,000 рублей. Таковое раздѣленіе продолжается до совершеннаго погашенія этой суммы, съ тѣмъ, что еслибы погашеніе продолжалось до 1878 года, то, при исполненіи условій въ договорѣ изложенныхъ, 1.600,000 рублей дѣлятся пополамъ между Правительствомъ и Обществомъ. Общество должно принять отъ братьевъ Уайнансъ запасныя части, строенія, машины, инструменты и пр. имущество, для потребностей подвижнаго состава ими пріобрѣтенное, на сумму $1\frac{1}{2}$

милліона рублей, уплачивая эту сумму въ теченіи полутора мѣсяца со дня расторгенія контракта, по мѣрѣ приѣма означенныхъ предметовъ. Въ эту сумму зачисляются 520,000 рублей, выданныхъ уже Уайнансу казною, которые Общество обязано возвратить, согласно общихъ условій передачи Николаевской дороги, въ теченіи трехъ лѣтъ, изъ доходовъ дороги. Затѣмъ остальные 980,000 рублей имѣютъ быть уплачены изъ эксплуатационныхъ доходовъ 1869 года.

О финансовыхъ результатахъ расторгенія контракта Уайнанса будетъ сказано ниже.

Вслѣдствіе расторгенія этого контракта, самыя условія о передачѣ дороги должны были нѣсколько измѣниться, внесеніемъ въ нихъ новой статьи о предоставленіи Обществу права образовывать изъ доходовъ эксплоатации и изъ имущества, принятаго отъ Г. Уайнанса, особый оборотный матеріальный капиталъ. По этому предмету были приняты Совѣтомъ предложенныя Министерствомъ Финансовъ особыя правила, состоящія въ слѣдующемъ: 1) Матеріальный оборотный капиталъ, который будетъ составленъ Обществомъ для Николаевской дороги изъ доходовъ оной и часть коего будетъ состоять въ имуществѣ, принятомъ отъ бывшаго контрагента по ремонту подвижнаго состава Г. Уайнанса, составляетъ нераздѣльную при-

надлежность Николаевской дороги, а не частную собственность Общества; 2) Предполагаемая къ отчисленію изъ доходовъ дороги суммы, для образованія запасовъ, должны входить въ ежегодныя смѣты расходовъ по эксплуатаціи Николаевской дороги, утверждаемая Г. Министромъ Путей Сообщенія; 3) При передачѣ дороги Правительству, оборотный капиталъ долженъ быть переданъ оному сполна, съ уплатою Обществу лишь за ту часть онаго, составленіе коей уменьшило чистый доходъ Общества; при этомъ, дѣйствительная цѣнность запасныхъ частей, принятыхъ отъ казны или отъ контрагента, должна быть опредѣлена оцѣнкою.

Въ капиталъ этотъ отчислено изъ доходовъ эксплуатаціи за 1868 годъ 59,074 руб. 92³/₄ к., и за 1869 годъ 1.137,787 рублей.

Въ счетъ назначенной на капитальное исправленіе дороги суммы 12.543,837 руб. 34¹/₂ коп., въ 1869 году израсходовано 6.791,085 рублей.

9-го Февраля 1870 года было окончено возобновленіе сторѣвшей части Мстинскаго моста и восстановлено паровое по оному движеніе. Перестройка эта обошлась, вмѣстѣ съ расходами для предохраненія моста отъ пожаровъ въ будущемъ, въ 537,227 руб., изъ коихъ, за отнесеніемъ на счетъ эксплуатаціонныхъ доходовъ 1869 г. 346,219

руб., отнесено на 1870 г. 191,008 рублей. Въ этой перестройкѣ принимали особо дѣятельное участіе два члена Совѣта: С. В. Кербедзъ и Д. И. Журавскій. Симъ послѣднимъ, непосредственно руководившимъ работами, въ замѣнъ первоначальнаго проэкта, работы по коему останавливались по случаю повторявшихся оттепелей, съ небывалыми, по позднему времени, ледоходами, была избрана система постройки, поставившая оную въ независимость отъ ледоходовъ, чрезъ что работы, сопряженныя съ громадными затрудненіями, какъ производившіяся на значительной высотѣ 18-ти саженой, при морозахъ, доходившихъ до 32°, могли быть окончены до наступленія весны и тѣмъ положенъ конецъ значительнымъ потерямъ, понесеннымъ отъ пожара одного изъ самыхъ большихъ мостовъ Николаевской дороги.

Въ 1870-же году, для окончательнаго образованія оборотнаго матеріальнаго капитала, было употреблено изъ доходовъ эксплуатаціи 2.998,846 руб. 75³/₄ коп., каковая сумма, съ разрѣшенія Гг. Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, была отнесена равными частями на 1870 и 1871 годы.

Съ 2-го Декабря 1870 года, въ пассажирскомъ тарифѣ были сдѣланы, съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія, слѣдующія существенныя измѣненія: 1) Съ цѣлью привлеченія пассажировъ,

ѣдущихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, изъ вагоновъ III класса въ вагоны II класса, которые до того времени, при одинаковой съ почтовыми поѣздами платѣ по 13 рублей за все протяженіе, отправлялись нерѣдко пустыми, плата въ пассажирскихъ поѣздахъ за билеты II класса уменьшена съ 13 до 10 рублей за все разстояніе. 2) Плата за билетъ III класса увеличена съ 5 до 6 рублей за все разстояніе, такъ какъ и сія послѣдняя не достигала еще того размѣра, до котораго Обществу предоставлено было условіями передачи довести плату въ этомъ классѣ, для сравненія оной съ принятою на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ; плата доведена до полнаго размѣра, 7 рублей 55 коп., лишь въ 1873 г. Взамѣнъ того, на время весенняго и осенняго передвиженія рабочихъ, установлены особыя поѣзда, со скоростью 20 верстъ въ часъ, съ платою по $\frac{3}{4}$ коп. съ пассажира и версты, или 4 руб. 50 коп. за все разстояніе между Петербургомъ и Москвою, и 3) На Николаевскую дорогу распространено правило другихъ дорогъ Общества, по коему каждый пассажиръ имѣетъ право на бесплатную перевозку въ багажномъ отдѣленіи 1 пуда багажа, а дѣти, платящія за полъ-мѣста, имѣютъ право на провозъ 20 фунтовъ. За провозъ излишняго, сверхъ опредѣленнаго для одного пас-

сажира, багажа положено взимать по $\frac{1}{20}$ коп. съ версты за каждые 10 фунтовъ, считая вѣсь менѣе 10-ти за 10 фунтовъ и каждую дробь копѣйки—за копѣйку.

64966
Въ 1871 году, какъ и въ предыдущіе, было обращено особое вниманіе на увеличеніе подвижнаго состава и, въ число заказанныхъ съ этою цѣлью иностраннымъ заводчикамъ, поступило въ движеніе 10 новыхъ товарныхъ паровозовъ и 63 товарные вагона. Кромѣ того, построено въ Ковровскихъ мастерскихъ Нижегородской дороги 19 новыхъ пассажирскихъ вагоновъ, передѣлано 5 вагоновъ въ Императорскіе и построено на Александровскомъ заводѣ 60 товарныхъ вагоновъ.

Вообще, къ 31 Декабря, на счетъ капитальнаго исправленія дороги было израсходовано уже 11.430,105 руб. $92\frac{1}{4}$ коп.

Важнѣйшими распоряженіями Совѣта въ 1871 г. были: во 1-хъ, учрежденіе съ 18 Декабря ежедневныхъ скорыхъ курьерскихъ поѣздовъ, проходящихъ все разстояніе между Петербургомъ и Москвою въ 15 часовъ, что составляетъ среднюю скорость ѣзды по 45 верстѣ въ часъ, со взиманіемъ съ пассажировъ I класса по 22 руб. и II класса по 15 руб., за семейныя отдѣленія по 30 рублей за каждое мѣсто и за багажъ по 1 руб. 50 коп. съ пуда за все разстояніе, и во 2-хъ,

устройство особой вѣтви отъ с.-петербургской станціи къ хлѣбнымъ амбарамъ на Калашниковской пристани съ цѣлью: во 1-хъ, удешевить отправителямъ перевозку хлѣбныхъ грузовъ отъ станціи до амбаровъ и этимъ привлечь болѣе грузовъ, во 2-хъ, избавить хлѣбный товаръ отъ одной перегрузки и перевозки возами, отъ чего бывають потери, оцѣниваемые купечествомъ въ 2⁰/₁₀ стоимости груза; въ 3-хъ, включить городскіе амбары, такъ сказать, въ предѣлы станціи и избавиться отъ постройки собственныхъ новыхъ пакгаузовъ, которыхъ постройка и ремонтъ стоили бы значительныхъ суммъ, и въ 4-хъ, имѣть возможность, при скопленіи большого числа вагоновъ, ускорять разгрузку оныхъ, производя таковую въ нѣсколькихъ мѣстахъ. Вѣтвь обошлась въ 61,388 рублей и, при провозной платѣ всего въ $\frac{4}{10}$ к. съ пуда, даетъ значительныя денежныя выгоды.

Въ 1872 году, подвижной составъ увеличился еще на 27 товарныхъ паровозовъ заграничнаго заказа и на 9 таковыхъ же паровозовъ, построенныхъ на Александровскомъ заводѣ. Вагоновъ же поступило вновь только три пассажирскихъ I класса и въ 31 пассажирскомъ вагонѣ сдѣланы капитальныя передѣлки.

Капитальное же исправленіе дороги къ концу этого года было почти окончено, а именно:

изъ назначенной на сіе отъ Правительства суммы въ 12.543,837 р. 34 $\frac{1}{2}$ к. израсходовано 12.021,434 руб. 7 $\frac{1}{2}$ коп.

Въ томъ-же году приобрѣтено отъ бывшихъ контрагентовъ спальныхъ вагоновъ все ихъ предпріятіе, за сумму 528,000 рублей.

Контрактъ на отдачу постройки и содержанія означенныхъ вагоновъ всѣхъ трехъ классовъ былъ заключенъ департаментомъ желѣзныхъ дорогъ съ Пахитоновымъ, Левестамомъ, Бремме и Гивартовскимъ 16 Іюня 1864 года, срокомъ на 12 лѣтъ, считая со дня окончанія постройки первыхъ 30-ти спальныхъ вагоновъ. Постройка же первыхъ 30-ти вагоновъ должна была быть окончена не позже 18 мѣсяцевъ со дня заключенія контракта. Въ вознагражденіе расходовъ какъ по постройкѣ спальныхъ вагоновъ, такъ и по содержанію ихъ, съ прислугою и ремонтомъ, и по печатанію билетовъ и объявленій, контрагентамъ предоставлялось получать отъ казны особую плату, по числу пассажировъ, въ размѣрѣ не свыше 2 рублей съ пассажира I и II класса и 1 руб. 50 коп. съ пассажира III класса за все протяженіе дороги. Плата эта взималась съ пассажировъ сверхъ провозной платы. По прошествіи двѣнадцатилѣтняго употребленія, спальные вагоны подлежали поступленію въ собственность казны, безъ всякой за сіе

платы. По истеченіи первыхъ двухъ лѣтъ употребленія въ ѣзду 30 вагоновъ, въ случаѣ если Правительство нашло бы для себя отправленіе спальныхъ вагоновъ на условіяхъ контракта невыгоднымъ въ томъ отношеніи, что пассажиры I и II классовъ могли переходить въ III классъ, въ ущербъ доходовъ дороги, то казна предоставляла себѣ право, предупредивъ подрядчика за три мѣсяца, пріобрѣсти таковыя въ собственность, съ уплатою за наличное число вагоновъ по добровольному соглашенію въ цѣнѣ, а въ случаѣ если соглашенія не послѣдуетъ, то по опредѣленію избранныхъ съ каждой стороны оцѣнщиковъ.

Въ дѣйствительности спальные вагоны были пущены въ ходъ въ почтовыхъ поѣздахъ только съ Августа 1866 года и въ пассажирскихъ съ Декабря 1867 года. Ко времени передачи Николаевской дороги Главному Обществу было построено и пущено въ ходъ всего 19 вагоновъ. Означенный контрактъ представлялъ значительныя для желѣзной дороги неудобства, какъ вслѣдствіе самостоятельнаго завѣдыванія контрагентами спальными вагонами, такъ и въ виду возникавшихъ между контрагентами и управленіемъ дороги пререканій относительно состава поѣздовъ, относительно постройки управленіемъ спальныхъ вагоновъ другой конструкціи для курьерскихъ по-

ѣздовъ, относительно права управленія дороги не ставить спальныхъ вагоновъ контрагентовъ въ скорый поѣздъ, учрежденный послѣ заключенія контракта, и даже относительно двѣнадцатилѣтняго срока договора, который контрагенты считали еще не начавшимся, потому, что не было еще пущено въ ходъ 30 вагоновъ, по причинамъ, отъ нихъ независѣвшимъ.

Въ виду вышеизложеннаго, Главное Общество воспользовалось предложеніемъ контрагентовъ о приобрѣтеніи у нихъ спальныхъ вагоновъ, съ разсрочкою на нѣсколько лѣтъ платы за расторженіе ихъ контракта. Соглашеніе это состоялось 26 Іюня 1872 года, на условіи уплаты Главнымъ Обществомъ контрагентамъ, въ теченіи 7 лѣтъ, съ 1 Іюля 1872 года, по 75,000 руб. въ годъ. Деньги эти были уплачены Обществомъ въ положенные сроки, съ тѣмъ лишь отступленіемъ, что послѣдніе платежи, назначенные къ производству въ 1877, 1878 и 1879 годахъ, были произведены Обществомъ въ 1876 году, съ учетомъ по $6\frac{1}{2}\%$ годовыхъ. Финансовый результатъ означеннаго соглашенія, въ настоящее время, не можетъ еще быть опредѣленъ, потому, что окончательный срокъ расторгнутаго контракта и платежей за сіе наступитъ лишь въ концѣ 1879 года.

Къ 1872 году относятся также сдѣланныя

Совѣтомъ сокращенія въ первоначально установленныхъ въ 1868 году штатахъ службы эксплуатаціи, телеграфной и топлива, на общую сумму до 80,000 руб. ежегоднаго расхода, или около 10⁰/₀.

Въ 1873 году поступилъ 1 товарный паровозъ, заграничнаго заказа, и изъято изъ употребленія 10 старыхъ паровозовъ. Вагоновъ вновь поступило: пассажирскихъ II класса 15 и товарныхъ 75 и выведено изъ употребленія, за негодностью, 25 старыхъ балластныхъ вагоновъ.

Работъ по капитальному исправленію произведено на 241,533 рублей 49 коп.

Въ этомъ же году послѣдовало новое и последнее отчисленіе въ оборотный матеріальный капиталъ, въ суммѣ 1.106,994 р. 62 к., за каковымъ отчисленіемъ вся сумма этого капитала, или запасовъ, составляетъ 5.302,703 руб. 36¹/₂ коп.

Къ концу 1874 года, были окончены перестройкою на желѣзные 51 мостъ, въ томъ числѣ мостъ черезъ рѣку Волховъ, длиною 125 сажень, перестройка коего обошлась въ 339,029 р. 55 к.; кромѣ того, 4 деревянные моста замѣнены трубами. Затѣмъ изъ назначенныхъ условіями передачи къ перестройкѣ мостовъ оставалось не перестроенными два большихъ моста, черезъ Мсту и Веребью, и два незначительныхъ, перестроенныхъ впоследствии, черезъ рр. Ланышенку и Большую Тигомку.

Оказывавшійся въ прежніе годы чувствительный недостатокъ въ товарномъ подвижномъ составѣ, имѣвшій послѣдствіемъ уплату большихъ суммъ другимъ дорогамъ, за наемъ ихъ паровозовъ и вагоновъ, вынудилъ Совѣтъ къ постройкѣ, въ 1874 году, 10-ти пассажирскихъ паровозовъ на Александровскомъ заводѣ и значительнаго числа товарныхъ вагоновъ, а именно: 250 на томъ же заводѣ и 250 въ Ковровскихъ мастерскихъ, изъ коихъ 35 поступили на службу только въ 1875 году.

Въ 1875 году поступило въ службу 8 новыхъ пассажирскихъ паровозовъ, построенныхъ на Александровскомъ заводѣ, передѣлано тамъ же три пассажирскихъ вагона изъ 3-го во 2-ой классъ и поступило съ того же завода 35 товарныхъ вагоновъ и 116 платформъ.

Главное Общество почти съ самаго начала принятія Николаевской дороги въ свое вѣдѣніе, по мѣрѣ окончанія сроковъ заключенныхъ Правительствомъ контрактовъ, замѣняло желѣзные рельсы стальными, начавъ эту замѣну съ 1870 года, въ которомъ уложено $40\frac{1}{2}$ верстъ одиночнаго пути. За тѣмъ укладка эта продолжалась и всѣ 1,208 верстъ желѣзныхъ рельсовъ будутъ окончательно замѣнены стальными къ 1881 году, такъ какъ осталось уложить въ 1879 и 1880 г. всего 150 верстъ одиночнаго пути.

Каждый погонный футъ стальныхъ рельсовъ въ общемъ расчетѣ доселѣ обошелся на 35 коп. дорожке желѣзныхъ; слѣдовательно полная замѣна желѣзныхъ рельсовъ стальными потребуетъ излишняго расхода до 2.959,000 руб., относимаго на ежегодные эксплуатаціонные доходы. Но принимая въ расчетъ указанія опыта, что стальные рельсы вообще служатъ втрое долѣе желѣзныхъ, слѣдуетъ ожидать что, расходъ на ремонтъ рельсовъ съ 1881 года составитъ экономіи противъ нынѣшняго около 1 милліона рублей, такъ что увеличеніе расходовъ прошедшихъ лѣтъ для замѣны желѣзныхъ рельсовъ стальными, можетъ дать весьма выгодные результаты, каковыя на заграничныхъ дорогахъ уже и оказались.

По службѣ подвижнаго состава и тяги въ 1875 году можно указать на отдѣленіе отъ оной, по прежнему примѣру, Александровскаго завода, съ подчиненіемъ онаго лишь директору дороги. Мѣра эта была принята въ видахъ болѣе дѣйствительнаго контроля за производимыми на заводѣ работами, а также и для облегченія начальника службы подвижнаго состава.

Къ этому же году относится и распоряженіе объ упраздненіи на Николаевской дорогѣ, по примѣру дороги Варшавской, особыхъ багажныхъ кондукторовъ въ товарныхъ поѣздахъ и замѣнѣ

ихъ передатчиками отдѣльныхъ товарныхъ мѣстъ на главныхъ станціяхъ. Мѣра эта сопровождалась сбереженіемъ ежегоднаго расхода свыше 23 тысячъ рублей.

Съ 1875 года, по случаю вздорожанія дровъ, введено отопленіе паровозовъ каменнымъ углемъ на участкахъ отъ Петербурга до Любани и отъ Москвы до Клина, что и исполнялось до 1878 года, когда цѣна угля возросла и оказалась для послѣдняго участка, съ расходами на перевозку угля изъ Петербурга, превышающею цѣну дровъ.

Въ 1876 году были окончены, предпринятыя еще съ 1873 года, работы по распространенію путей на С.-Петербургской станціи и на станціяхъ: Тосненской, Угловской, Бологовской, Калашниковской, Осташковской и Московской, расходъ на что, въ общей суммѣ, простирался до 300,000 р.

Въ томъ же году окончательно былъ уплаченъ Правительству долгъ въ 5 милліоновъ рублей за расторженіе контракта Уйнанса.

Въ этомъ же году Совѣтъ получилъ разрѣшеніе, какъ Правительства, такъ и общаго собранія акціонеровъ, на продолженіе отчисленія по $1\frac{1}{2}\%$ съ валоваго сбора на перестройку мостовъ до образованія, вмѣсто предположенной при передачѣ дороги суммы 2.300,000 руб., суммы до 3.660,000

руб., вслѣдствіе того, что предложенный Министерствомъ Путей Сообщенія обходъ Веребьинскаго подъема, съ устройствомъ трубы вмѣсто постройки моста на прежнемъ мѣстѣ, долженъ былъ увеличить предполагавшійся первоначально расходъ на перестройку Мстинскаго и Веребьинскаго мостовъ на сумму, исчисленную по смѣтному расчету въ 1.360,000 рублей.

Въ томъ же 1876 году Совѣтомъ положено учредить въ обѣихъ столицахъ, для удобства публики и по примѣру заграничныхъ дорогъ, особыя городскія конторы для приѣма, отправленія и выдачи товаровъ и посылокъ большой скорости и доставленія таковыхъ на домъ получателямъ. По поводу представленія Совѣтомъ на утвержденіе Правительства тарифа на конную перевозку посылокъ въ городахъ, возникла обширная переписка съ Министерствами Путей Сообщенія, Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, которая замедлила открытіе конторъ до начала 1878 года. Первоначально конторы предназначались лишь для перевозокъ между С.-Петербургомъ и Москвою, но впослѣдствіи дѣйствія оныхъ распространены и на главныя промежуточныя станціи Николаевской линіи. Дальнѣйшее распространеніе дѣйствія этихъ конторъ на двѣ другія дороги Общества послѣдуетъ въ непродолжительномъ времени. По недавности дѣй-

ствій конторъ, оцѣнка ихъ не можетъ быть сдѣлана въ настоящее время, но судя по тому, что кругъ дѣятельности ихъ съ каждымъ мѣсяцемъ расширяется въ значительныхъ размѣрахъ, можно уже и нынѣ допустить предположеніе, что это учрежденіе, оказывая существенныя услуги публикѣ, будетъ не безвыгодно и для Общества.

Въ виду чрезмѣрнаго усиленія товарнаго движенія, въ 1876 году послѣдовало распоряженіе о перечисленіи съ Варшавской дороги на Николаевскую 800 товарныхъ и 200 балластныхъ вагоновъ.

Въ началѣ 1877 года это движеніе еще болѣе увеличилось, такъ что валовой доходъ этого года (26.430,795 руб. 47 коп.) превысилъ таковой же предъидущаго, (22.025,274 р. 46 коп), болѣе нежели на 4 мил. рублей, что вызвало уплату весьма значительной суммы (1.116,982 руб. 32 коп.) за наемъ и простой чужихъ вагоновъ. Поэтому Совѣтъ, во избѣжаніе на будущее время такихъ малопроизводительныхъ расходовъ, нашелся вынужденнымъ: во 1-хъ, сдѣлать новые значительные заказы подвижнаго состава и во 2-хъ, принять особыя мѣры для облегченія разгрузки прибывающихъ въ Петербургъ товарныхъ вагоновъ съ хлѣбными грузами.

Въ этихъ видахъ, уже по смѣтѣ на 1877 годъ были предвидѣны: заказъ за границею 20 новыхъ

товарныхъ паровозовъ и постройка новыхъ вагоновъ: 30 пассажирскихъ, 16 багажныхъ и 200 товарныхъ. Сверхъ сего въ 1877 году куплено у Правительства 388 товарныхъ вагоновъ Сортовскаго завода, у Коломенскаго Товарищества 270 и у Гг. Марецкаго и К^о 200 таковыхъ же вагоновъ и заказано за границею 38 паровозовъ и 1,740 крытыхъ товарныхъ вагоновъ.

Независимо отъ сего, въ 1877 же году заказано, со внесениемъ потребныхъ расходовъ, частью, въ смету на 1878 годъ, 35 товарныхъ 8-ми колесныхъ паровозовъ заграничнымъ заводамъ; 26 таковыхъ же паровозовъ Александровскому заводу и 300 товарныхъ вагоновъ мастерскимъ Общества.

Общее нынѣ количество подвижнаго состава, сравнительно съ подвижнымъ составомъ, полученнымъ въ 1868 году отъ Правительства, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Имѣлось на лицо.	Будеть
	Къ Сентя- брю 1868 года.	Къ Январю 1878 года. къ концу 1878 года.
Паровозовъ:		
Пассажирскихъ	45	60
Товарныхъ и станціонныхъ	157	292
Всего паровозовъ	202	352
		412 *)

*) Сверхъ того исключено изъ службы 22 паровоза, изъ коихъ 10 пассажирскихъ и 12 товарныхъ.

Вагоновъ:			
Пассажирскихъ	272	328	352
Товарныхъ	2,607	7,827	10,167
Въ томъ числѣ платформъ и бал- ластныхъ	580	1,169	1,269
Всего вагоновъ	2,879	8,155	10,519

По окончаніи этихъ поставокъ и производствѣ уплатъ общая сумма расхода на увеличеніе подвижнаго состава до 412 паровозовъ и 10,519 вагоновъ составитъ 17.134,599 руб., изъ коихъ 6.650,000 руб. были отпущены Правительствомъ въ числѣ 12.543,837 руб. 34¹/₂ коп., назначенныхъ на капитальное исправленіе дороги, а остальные 10.484,599 руб. составляютъ расходъ производимый на счетъ годовыхъ эксплуатаціонныхъ доходовъ.

Число товарныхъ вагоновъ, приходившихъ въ сутки на Петербургскую станцію въ 1877 году, доходило до 1250, такъ что станціонныя средства оказались недостаточными для приѣма и разгрузки товаровъ. Потребовалось сдѣлать разныя улучшенія, съ распространеніемъ станціи.

Мѣры для удобнѣйшей разгрузки прибывающихъ въ Петербургъ вагоновъ заключались въ устройствѣ на 6 и 7 верстахъ отъ Петербурга большой сортировочной станціи для распределенія вагоновъ съ хлѣбными грузами къ разнымъ

мѣстамъ разгрузки, какъ-то: на Петербургскую товарную станцію, на Калашниковскую пристань, на Варшавскую желѣзную дорогу и т. п., а также, обратно, вагоновъ порожнихъ, или съ грузомъ, на подлежащія желѣзныя дороги. Кроме того, оказалось необходимымъ устроить подобные же парковые пути и на главныхъ пунктахъ соединенія Николаевской дороги съ другими дорогами, какъ-то, въ Тосно, въ Бологомъ, въ Осташковѣ и наконецъ въ Москвѣ, для грузовъ прибывающихъ съ замосковныхъ дорогъ. Расходы на всѣ эти работы составятъ около 1.900,000 рублей.

Въ виду совпаденія такового значительнаго расхода на устройство парковыхъ путей съ еще болѣе значительными расходами на усиленіе подвижнаго состава, (3.956,437 рублей), Совѣтъ управленія ходатайствовалъ передъ г. Министромъ путей сообщенія объ испрошеніи ВЫСОЧАЙШАГО разрѣшенія на покрытіе расходовъ по устройству сортировочной станціи путемъ продолженія отчисленія $1\frac{1}{2}\%$ съ валоваго дохода, такъ какъ таковыми отчисленіями всѣ расходы по перестройкѣ мостовъ, съ устройствомъ Веребьинскаго обхода, по смѣтному исчисленію могутъ быть покрыты въ 1880 году. О такомъ предположеніи Совѣта, имѣвшемъ цѣлью распредѣленіе столь

значительныхъ расходовъ на нѣсколько лѣтъ, въ прямомъ отношеніи къ увеличенію валоваго сбора, которымъ собственно и оправдываются дѣлаемые по сему предмету затраты, было предложено на утвержденіе послѣдняго общаго собранія акціонеровъ Главнаго Общества, бывшаго 15 Мая сего 1878 года, коимъ предположеніе это и одобрено.

Въ 1877 году приступлено къ работамъ по сооруженію линіи въ обходъ Веребьинскаго подъема, съ устройствомъ трубы и моста, изъ каковыхъ работъ, исчисленныхъ по смѣтѣ, за исключеніемъ стоимости рельсовъ, балласта и постройки Веребьинской станціи, въ 2.017,046 руб., главнѣйшія отданы подрядчикамъ Бусурину и Ясюковичу, за 1.980,600 руб. Открытіе ѣзды по Веребьинской трубѣ ожидается въ 1879 году, а по всему обходу въ половинѣ 1880 года.

Въ предъидущемъ хронологическомъ обзорѣ мѣропріятій по Николаевской дорогѣ, съ 1 Сентября 1868 года по 1 Января 1878, упомянуты только тѣ изъ нихъ, кои не имѣли характера обыкновенныхъ текущихъ распоряженій и потому заслуживали особаго вниманія.

Но, между тѣмъ, постоянное увеличеніе въ этотъ промежутокъ времени товарнаго движенія

естественно вызывало хотя и не крупные, но, въ общей сложности, весьма значительные расходы, не только на подвижной составъ, о чемъ уже говорено выше, но также и на производство новыхъ работъ, по разширенію мастерскихъ Александровскаго завода, постройкѣ паровозныхъ зданій и разныхъ другихъ работъ, имѣвшихъ цѣлю лучшее приспособленіе станціонныхъ строеній и путей къ принятію и отправленію товарныхъ поѣздовъ и т. п.

Подробное перечисленіе этого рода распоряженій, не представляя особаго интереса, до чрезвычайности увеличило бы объемъ настоящаго Очерка. Поэтому признано болѣе удобнымъ сгруппировать лишь финансовыя результаты подобныхъ распоряженій, за весь истекшій періодъ времени, въ общихъ цифрахъ, а также представить, въ особой таблицѣ (№ 1), сравненіе инвентарнаго имущества дороги къ 1 Января 1878 года съ таковымъ же къ 1 Сентября 1868 года. Что касается новыхъ работъ, то сверхъ тѣхъ, кои отнесены на сумму 12.543,837 р. 34¹/₂ к., полученную отъ Правительства, таковыхъ произведено: изъ полупроцентнаго мостоваго сбора на 1.826,622 руб. и изъ остальныхъ суммъ эксплуатаціонныхъ сборовъ на 10.505,826 р. 48¹/₂ коп.

Постоянное развитіе движенія на дорогѣ вызвало, по необходимости, и усиленіе личнаго состава

всѣхъ службъ. Такимъ образомъ, личный составъ дороги, состоявшій первоначально, какъ было упомянуто выше, изъ 3,782 лицъ, съ содержаніемъ 1.418,829 р. къ 1 Января 1878 года возросъ до 6,974 лицъ, съ расходомъ въ 2.215,544 руб., въ коемъ заключаются какъ собственно содержаніе служащимъ и квартирныя имъ деньги, выдаваемые на всѣхъ дорогахъ Общества въ размѣрѣ $\frac{1}{5}$ жалованья, такъ и издержки на обмундированіе.

Засимъ, остается разсмотрѣть тѣ финансовыя результаты, кои въ этотъ періодъ времени были достигнуты какъ для Правительства, такъ и для акціонеровъ Общества, и въ заключеніе изложить нѣкоторыя предположенія о доходности Николаевской дороги въ ближайшемъ будущемъ.

Общая сумма валоваго сбора за девять лѣтъ и четыре мѣсяца управленія Главнаго Общества составила 182.254,585 руб. 79 коп., а расходы собственно Эксплоатаціи 72.491,401 руб. 82 к., или, среднимъ числомъ, 40,05% съ валоваго сбора.

Такимъ образомъ чистая прибыль составила бы 109.763,183 руб. 97 к., если бы не было особыхъ, отнесенныхъ на этотъ избытокъ дохода, затратъ, составившихъ 25.124,072 руб. 11 $\frac{3}{4}$ коп., а именно:

Новыя работы	10.505,826	р.	48 ¹ / ₂	к.
Отчисленія 1 ¹ / ₂ ⁰ / ₀	2.725,183	„	95 ³ / ₄	„
Образованіе запасовъ	5.302,703	„	36 ¹ / ₂	„
Расторженіе контракта Уайнанса	6.590,358	„	31	„
<hr/>				
Всего	25.124,072	р.	11 ³ / ₄	к.

Изъ остальной затѣмъ, до 109.763,183 руб. 97 к., суммы въ 84.639,111 р. 85¹/₄ к. Правительство получило 80.187,728 р. 84³/₄ к., въ томъ числѣ на проценты по облигаціямъ (по 7.200,000 р. въ годъ), 66.833,580 р. 09³/₄ к. и въ дивидендъ 13.354,148 р. 75 к. Акціонеры же получили въ дивидендъ всего 4.451,382 р. 99¹/₂ к. Такимъ образомъ сумма 12.543,837 р. 34¹/₂ к., отпущенная Правительствомъ на капитальное исправленіе дороги, возвращена съ излишкомъ однимъ избыткомъ чистаго дохода, сверхъ процентовъ по облигаціямъ.

Небезъинтереснымъ представляется сравненіе сихъ результатовъ, съ одной стороны, съ тѣми, которые были получены за послѣднее время казеннаго управленія, а съ другой стороны съ тѣми, которые получились бы, если бы Николаевская дорога была передана не Главному Обществу, а важнѣйшему изъ его конкурентовъ, образовавшемуся въ то время Московскому Товариществу.

Для правильнаго сравненія результатовъ эксплуатаціи дороги Главнымъ Обществомъ и Правительствомъ, 1868 годъ вовсе не будетъ принятъ въ расчетъ, потому, что первые 8 мѣсяцевъ онаго дорога находилась въ казенномъ управленіи, а остальные 4 мѣсяца въ завѣдываніи Общества.

За послѣдніе девять лѣтъ до передачи дороги Обществу (1859—1867), валовой сборъ составилъ 92.556,124 р. или, среднимъ числомъ, по 10.284,019 р. въ годъ. Расходъ же составилъ, со включеніемъ новыхъ работъ, 58.596,224 руб., или среднимъ числомъ по 6.510,691 р. въ годъ, что составляетъ 63,2% отъ суммы валоваго сбора. Такимъ образомъ чистаго дохода получено 33.959,899 руб., что составляетъ, среднимъ числомъ, по 3.773,322 рубля.

За первые-же полные 9 лѣтъ управленія Главнаго Общества (1869—1877) валовой сборъ составилъ 176.766,994 р. 11 коп., или, среднимъ числомъ въ годъ, по 19.640,677 руб. Расходы, считая въ томъ числѣ, какъ и за время казеннаго управленія, расходы не только собственно эксплуатационные (70.010,073 р. 72¹/₄ к.), но и на новыя работы (10.505,826 руб. 48¹/₂ к.), составили всего 80.515,899 р. 60³/₄ к., а съ прибавленіемъ итога отчисленій по 1¹/₂% съ валоваго сбора на замѣну мостовъ въ 2.725,183 руб. 95³/₄ коп., 83.241,083 руб. 56¹/₂ коп., или, среднимъ числомъ,

9.249,009 руб. въ годъ, что составляетъ $47,4\frac{0}{10}$ съ валоваго сбора. Чистый за тѣмъ доходъ составилъ 99.257,357 руб. $48\frac{1}{2}$ коп., или, среднимъ числомъ, около 10 милліоновъ рублей въ годъ.

Къ такому улучшенію процентнаго отношенія расхода къ валовому сбору естественнымъ образомъ способствовало хозяйственное управленіе дорогою, возможное только для частнаго общества.

Что касается, при этомъ, до контракта г. Уайнанса на ремонтъ и содержаніе подвижнаго состава, то вліяніе, которое онъ имѣлъ на процентное отношеніе расхода къ доходу, явствуетъ изъ нижеслѣдующаго.

Расходъ на ремонтъ и содержаніе подвижнаго состава составлялъ: въ 1868 году, при полномъ дѣйствіи контракта г. Уайнанса, 92 коп.; въ 1869 году, когда контрактъ дѣйствовалъ только первые 9 мѣсяцевъ,—около 85 коп.; въ 1876 же году только $44,20$ коп. на версту пробѣга поѣздовъ. Усматриваемая отсюда разница въ стоимости версты пробѣга поѣздовъ по службѣ тяги въ 1869 и 1876 годахъ составляетъ $40,8$ коп., что, въ примѣненіи къ пробѣгу поѣздовъ 1876 года, до 7.417,000 верстъ, составляетъ разницу въ годичныхъ расходахъ до 3.026,136 рублей. На самомъ дѣлѣ разница эта гораздо значительнѣе, потому, что въ первые года по поступленіи дороги въ вѣдѣніе Общества сред-

ній составъ поѣздовъ, по причинѣ бывшихъ въ то время шести-колесныхъ паровозовъ, былъ на 20⁰/₀ менѣе состава поѣздовъ въ послѣдніе годы, когда поѣзда передвигались уже восьми-колесными паровозами.

Для сравненія результатовъ эксплуатаціи дороги Главнымъ Обществомъ съ тѣми, которые получились бы для казны по условіямъ Московскаго Товарищества, необходимо объяснить вкратцѣ сущность условій, которыя предлагались этимъ товариществомъ.

Они состояли въ томъ, что товарищество уплачивало за послѣдніе мѣсяцы 1868 года и за слѣдующіе два 1869 и 1870 гг., по 3.750,000 руб. въ годъ; за дальнѣйшіе, до истеченія перваго десятилѣтія, годы оно вносило по 7.500,000 рублей въ годъ, а съ 1878 года, сверхъ 7.500,000 рублей, еще половину излишка чистаго дохода, но съ тѣмъ, чтобы на расходы по эксплуатаціи назначалось 50⁰/₀ валоваго дохода, пока доходъ не достигнетъ 15.000,000 рублей. Затѣмъ, когда онъ достигнетъ этой цифры, то съ каждымъ милліономъ рублей увеличенія валоваго сбора эксплуатационные расходы уменьшаются на 1⁰/₀, но не могутъ быть ниже 45⁰/₀. На расторженіе контракта Уайнанса Товарищество выговаривало себѣ 1.500,000 рублей. Независимо отъ вышеуказан-

ныхъ уплатъ, Товарищество вносило въ казну, въ теченіи первыхъ семи лѣтъ, особый капиталъ въ 10 милліоновъ рублей, равными частями (по 1.500,000 руб.), названный акціонернымъ и погашавшійся въ теченіи шестнадцати лѣтъ, начиная съ 1878 года, съ начетомъ 7% годовыхъ, посредствомъ соотвѣтственнаго уменьшенія, за каждый изъ этихъ лѣтъ, суммы обязательныхъ казнѣ взносовъ на 700,000 рублей.

На основаніи этихъ условій Товарищество внесло-бы въ казну за истекшіе 9 лѣтъ и 4 мѣсяца, независимо отъ суммы поступившихъ за это время валовыхъ сборовъ:

За 4 мѣсяца 1868 г. . . .	1.250,000 руб.
„ 1869 и 1870 года по 3.750,000 рублей . .	7.500,000 „
„ 1871 по 1877 года по 7.500,000 руб. . . .	52.500,000 „

Итого . . 61.250,000 руб.

а за вычетомъ на расторженіе контракта Уайнанса. . . 1.500,000 руб.

Всего . . 59.750,000 „

и сверхъ того внесло бы акціонернаго капитала . . . 10.000,000 „

А всего въ казну поступило бы. 69.750,000 руб.

Главное Общество доставило казнѣ, какъ вы-

ше объяснено, за то-же время, 89.187,728 рублей. Если вычесть изъ этого итога сумму, данную казною на капитальное исправленіе дороги, 12.543,837 рублей $34\frac{1}{2}$ коп.,—то, за всѣмъ тѣмъ, казна получила отъ Главнаго Общества 67.643,890 руб. $65\frac{1}{2}$ коп.—При этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что во внесенной Московскимъ Товариществомъ суммѣ 69.750,000 руб. заключалось бы 10.000,000 рублей, данныхъ Правительству лишь займы и подлежащихъ возврату съ процентами, по 7-ми на сто, въ теченіи 1878—1894 годовъ, въ общей суммѣ 11.200,000 рублей. Отъ Главнаго же Общества Правительство получило всѣ 67.643,890 р. $65\frac{1}{2}$ к. безвозвратно.

Что касается сравненія условій Главнаго Общества и Московскаго Товарищества на будущее, послѣ перваго десятилѣтія, время, то при обсужденіи Правительствомъ, въ 1868 году, вопроса о передачѣ дороги тому или другому изъ конкурентовъ, было сдѣлано сравненіе предложеній Главнаго Общества и Московскаго Товарищества, по коему сему послѣднему отдавалось предпочтеніе на первые десять лѣтъ, за которые допускалось, что казна получитъ отъ него на 4.809,775 руб. болѣе; но на послѣдующее время съ 1878 г., по срокъ концессіи, было разсчитано, что, при валовомъ сборѣ до 19.000,000 руб. въ годъ, Глав-

ное Общество внесетъ въ казну болѣе, чѣмъ Товарищество, на 59.363,000 рублей. Разница эта должна была увеличиваться въ пользу Главнаго Общества съ увеличеніемъ валоваго сбора. Въ дѣйствительности валовой сборъ уже нынѣ достигъ (за 1877 годъ) суммы свыше 26 милліоновъ рублей, почему, и въ виду оказавшейся за первые уже десять лѣтъ большей выгодности для казны условій Главнаго Общества, слѣдуетъ ожидать для казны выгодъ въ будущемъ значительно большихъ противъ исчисленныхъ въ 1868 году.

Благопріятные результаты эксплуатаціи Николаевской дороги Главнымъ Обществомъ объясняются главнымъ образомъ постояннымъ значительнымъ, по сіе время, увеличеніемъ валовыхъ сборовъ.

Таковое увеличеніе слѣдуетъ приписать прежде всего данному Правительствомъ, при самой передачѣ дороги, значительному пособію (12¹/₂ милліоновъ р.) на капитальное исправленіе дороги и расходамъ, произведеннымъ Обществомъ сверхъ того и съ тою же цѣлью изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ, на неменьшую сумму, благодаря каковымъ затратамъ дорога и была приведена въ состояніе удовлетворять потребностямъ усиленной перевозки грузовъ, при значительномъ пассажирскомъ движеніи.

Всѣ эти затраты, произведенныя для приспособленія станцій къ приему и разгрузкѣ большого числа вагоновъ и снабженія дороги достаточнымъ числомъ сильныхъ паровозовъ и товарныхъ вагоновъ для удовлетворенія всѣмъ требованіямъ торговли, обезпечиваютъ дорогу надлежащими средствами для успѣшнаго веденія дѣла въ настоящее время и даютъ возможность употреблять свободныя средства на постройку магазиновъ, на портовые устройства и другія потребности, выяснившіяся въ послѣднее время съ увеличеніемъ движенія по Николаевской дорогѣ. Подробности сихъ устройствъ изучаются и, съ надлежащею осмотрительностію, имѣется въ виду ихъ примѣненіе.

Другую причину увеличенія сборовъ составляетъ естественное развитіе внутренней производительности страны, усматриваемое, между прочимъ, изъ сравненія цифръ по свѣдѣніямъ о нашей отпускной торговлѣ за 1868 и 1876 года *).

Изъ свѣдѣній этихъ видно, что всего было вывезено товаровъ по Европейской торговлѣ въ 1868 году на 209.529,778 рублей, а въ 1876 году на 379.257,762 рубля, что составляетъ увеличеніе свыше 81⁰/₀. Въ числѣ этихъ отпускныхъ товаровъ было вывезено чрезъ Петербургскій, Ревель-

*) За 1877 годъ полныхъ свѣдѣній еще не имѣется.

скій и Балтійскіе порты, куда товары доставляются преимущественно по Николаевской дорогѣ: въ 1868 году на 56.411,802 р., а въ 1876 году на 94.451,093 руб., что составляетъ увеличеніе свыше 74⁰/₀. Увеличенію этому соотвѣтствуетъ и усиленіе перевозки товаровъ, преимущественно хлѣбныхъ грузовъ, по Николаевской дорогѣ, такъ какъ въ 1869 году отъ перевозки товаровъ было выручено всего 10.614,692 р., а въ 1877 году выручено 17.160,482 р., болѣе на 62⁰/₀.

Собственно хлѣбныхъ грузовъ было перевезено по Николаевской дорогѣ: въ 1867 году всего 20.206,165 пудовъ, а въ 1877 году 98.408,612 пудовъ, каковое усиленіе перевозокъ дало возможность увеличить заграничный отпущекъ Петербургскаго порта: съ 3 милліоновъ четвертей въ 1867 г. до 9¹/₂ милліоновъ четвертей въ 1877 году.

На увеличеніе валоваго сбора не могли не имѣть вліянія и принятыя Обществомъ мѣры къ привлеченію грузовъ изъ отдаленныхъ мѣстъ внутренней Россіи. Мѣры эти заключались въ установленіи прямыхъ сообщеній со всѣми желѣзными дорогами, примыкающими къ Николаевской, а также и лежащими за оною, къ чему Совѣтомъ было приступлено съ самаго начала передачи дороги. Основанія заключаемыхъ съ другими дорогами конвенцій были въ разное время видоизмѣняемы;

главныя же, выработанныя къ настоящему времени, основанія условій конвенцій состоятъ: во 1-хъ, въ томъ, что прямыя тарифы устанавливаются ниже внутреннихъ, съ пониженіемъ еще провозной платы для дальнихъ разстояній; пониженіе это дѣлается въ болѣе значительной степени для тѣхъ грузовъ, которые съ мѣста отправленія ихъ могли бы быть перевозимы водянымъ путемъ; во 2-хъ, въ установленіи прямого безперезгрузочнаго сообщенія, съ обмѣномъ вагоновъ и и въ 3-хъ, въ допущеніи взноса провозной платы по доставленіи товара на мѣсто назначенія, въ переводныхъ платежахъ и другихъ облегчительныхъ для торговли условіяхъ.

Независимо отъ прямыхъ сообщеній Совѣтъ удешевилъ и во внутреннемъ сообщеніи провозную плату на предметы первой потребности или такіе, которые, при низкой стоимости ихъ, не выносили провозной платы по тарифу, существовавшему при Правительственномъ управленіи дорогою, почему тарифъ этотъ хотя вообще и остался въ силѣ по настоящее время, но въ частности значительно измѣненъ перечисленіемъ различныхъ товаровъ изъ высшихъ классовъ въ низшіе.

Залогомъ дальнѣйшаго развитія доходности Николаевской дороги въ будущемъ служить ука-

занное выше общее возрастание нашей отпускной торговли. Если же бы связанное съ этимъ возрастаниемъ увеличеніе торговаго движенія по Николаевской желѣзной дорогѣ продолжалось и не въ той сильной степени, какъ доселѣ, то все же можно съ увѣренностью сказать, что валовые сборы послѣдняго времени не превышаютъ тѣхъ, на которые есть полное основаніе рассчитывать въ ближайшемъ будущемъ.

Что касается чистаго дохода, то отношеніе онаго къ валовому сбору подвергалось въ истекшее десятилѣтіе довольно значительнымъ колебаніямъ, не превышая впрочемъ, въ послѣдніе пять лѣтъ, $39,04\%$, не считая расходовъ на новыя работы. Колебанія эти, доходившія до minimum'a $32,14\%$, указываютъ, съ одной стороны, на умѣренность расходовъ собственно эксплуатаціонныхъ, а съ другой, на производившіеся въ эти годы болѣе или менѣе значительные расходы по ремонту дороги, укладкѣ стальныхъ рельсовъ и т. п.

Всѣ приведенныя въ настоящемъ Очеркѣ обстоятельства приводятъ къ тому заключенію, что хотя казна съ 1 Сентября сего года и будетъ получать только $\frac{1}{2}$ избытка чистаго дохода сверхъ 7.200,000 руб., вмѣсто прежнихъ $\frac{3}{4}$, но постоянное увеличеніе валоваго сбора и твердая, основанная на указаніяхъ опыта, увѣренность въ по-

стоянномъ же улучшеніи отношенія къ нему чистаго дохода даютъ полное основаніе къ заключенію, что поступления эти, даже и въ первое время, въ среднемъ выводѣ не будутъ ниже нынѣшнихъ.

Что касается акціонеровъ, то уже въ 1877 г. полученная ими $\frac{1}{4}$ доля изъ избытка въ 5.405,283 р. 30 к. чистаго дохода сверхъ 7.200,000 руб. составила 1.351,320 руб. 82 к. Если же бы они получили, вмѣсто $\frac{1}{4}$, половину означеннаго избытка, то доля ихъ составила бы 2.702,641 руб. 64 коп., т. е. равнялась бы почти тремъ четвертямъ того максимум'а, въ 3.750,000 руб., который определенъ условіями передачи дороги.

Поэтому можно съ нѣкоторою увѣренностью сказать, что этотъ максимум, считавшійся, при передачѣ дороги, достижимымъ лишь въ самомъ отдаленномъ времени, на самомъ дѣлѣ будетъ достигнутъ въ довольно близкомъ будущемъ.

Имущественное состояніе НИКОЛАЕВСКОЙ желѣзной
дороги

къ 1-му Сентября 1868 г. и къ 1-му Января 1878 г.

	Къ 1 Сентября 1868 года	Къ Января 1878 г.
Путь.		
Верстѣ пути главнаго, двойнаго	604	604
„ путей боковыхъ и запас- ныхъ.	97	230 ¹ / ₄
„ вѣтвей	11 ¹ / ₂	19 ³ / ₄ а)
Искусственныя сооруженія.		
Мостовъ деревянныхъ	184	127 б)
„ желѣзныхъ	—	53
Трубъ каменныхъ, чугунныхъ и деревянныхъ	68	75
Зданія.		
Станцій, полустанцій и отдѣль- ныхъ пассажирскихъ домовъ	37	61
Жилыхъ домовъ и 2-хъ этажныхъ избъ для служащихъ	136	253
Паровозныхъ зданій на станціяхъ I и II классовъ:		
на 18 паровозовъ каждое	9	9
„ 12 „ „	—	7
„ 4 „ „	—	2
Помѣщеній для резервныхъ паро- возовъ	11	11
Вагонныхъ сараевъ	15	15 в)

	Къ 1 Сентября 1868 года.	Къ Января 1878 г.
Мастерскія.		
Александровскій заводъ для по- стройки и большаго ремонта подвижнаго состава	1	1 г)
Мастерскія на линіи при 9 боль- шихъ паровозныхъ зданіяхъ.	9	9
Подвижной составъ.		
Паровозовъ.	202	352 д)
изъ нихъ пассажирскихъ. . .	45	60
„ „ товарныхъ и стан- ціонныхъ.	157	292
Вагоновъ.	2879	8155 е)
изъ нихъ пассажирскихъ. . .	272	328
„ „ товарныхъ	2607	7827
въ числѣ товарныхъ вагоновъ платформъ и балластныхъ .	580	1169
Запасы или оборотный ма- териальный капиталъ . .	584,914р.31	5.302,703р.36¹/₂

а) Къ числу принятыхъ въ 1868 году трехъ вѣтвей: къ Александровскому заводу, къ Варшавской дорогѣ и къ рѣкѣ Волгѣ, прибавились двѣ: къ Калашниковской пристани и къ рѣкѣ Волхову.

б) Число деревянныхъ мостовъ уменьшилось вслѣдствіе замѣны почти всѣхъ мостовъ большихъ отверстій желѣзными или трубами.

в) Сверхъ того строится въ Петербургѣ починый вагонный сарай, площадью въ $\frac{1}{2}$ десятины (100 сажень длины и $12\frac{1}{2}$ сажень ширины).

г) Постройка и большой ремонтъ вагоновъ производятся нынѣ отдѣльно отъ паровозовъ, въ возведенныхъ Обществомъ большихъ вагонныхъ мастерскихъ при Александровскомъ заводѣ.

д) Число паровозовъ будетъ доведено къ концу 1878 года до 412, такъ какъ прибудетъ 60 товарныхъ паровозовъ.

е) Число вагоновъ будетъ доведено къ концу 1878 года до 10,519, такъ какъ прибудетъ 24 пассажирскихъ и 2340 товарныхъ вагоновъ, изъ коихъ 100 платформъ.

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ НИКОЛАЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
за время съ 1-го Сентября 1868 г. по 1-е Января 1878 года.

	ПРИХОДЪ.	РАСХОДЪ.			Чистый ДОХОДЪ.	Отчисленія.		П р и ч и т а л о с ь			
		Собственно эксплоатации.	% отноше- ніе расхода къ приходу.	Новыя работы.		На перестройку мостовъ.	На образованіе запасовъ.	П р а в и т е л ь с т в у.			Акціонерамъ въ дивидендъ.
								На проценты по облигаціямъ.	За расторженіе контракта братьевъ Уаймансъ и за запасы принятыя отъ быв- шаго управленія.	Въ дивидендъ	
1868 годъ	5.487,591 68	2.481,327 09 ² / ₄	45,21	—	3.006,264 58 ² / ₄	82,313 87 ³ / ₄	59,074 92 ² / ₄	2.400,000 00	—	348,656 83	116,218 95
1869 „	16.482,131 81 ² / ₄	8.263,583 09 ³ / ₄	51,36	*) —	8.218,548 71 ³ / ₄	247,181 56	1.137,787 06	6.833,580 09 ³ / ₄	—	—	—
1870 „	16.536,993 83	7.130,097 37 ² / ₄	43,11	—	9.406,896 45 ² / ₄	247,468 74	1.499,423 37 ³ / ₄	7.200,000 00	—	345,003 26	115,001 08
1871 „	17.616,256 23 ² / ₄	5.978,641 40 ¹ / ₄	33,94	1.618,310 91 ² / ₄	10.019,303 91 ³ / ₄	263,758 43	1.499,423 38 ¹ / ₄	7.200,000 00	—	792,091 51	264,030 59 ² / ₄
1872 „	16.788,464 35	7.111,302 94	42,35	644,879 09	9.032,282 32	251,572 58	—	7.200,000 00	—	1.185,532 31	395,177 43
1873 „	19.056,358 44 ³ / ₄	7.441,394 99	39,05	865,364 32	10.749,599 13 ³ / ₄	285,233 60	1.106,994 62	7.200,000 00	557,370 91 ³ / ₄	1.200,000 00	400,000 00
1874 „	20.480,439 19	8.050,658 64	39,39	1.111,877 71	11.317,902 84	306,522 45	—	7.200,000 00	2.211,380 39	1.200,000 00	400,000 00
1875 „	21.323,277 31 ¹ / ₄	8.052,516 71	32,14	1.134,152 07	12.136,608 53 ¹ / ₄	315,704 55	—	7.200,000 00	3.020,903 98 ¹ / ₄	1.200,000 00	400,000 00
1876 „	22.052,277 46	7.817,817 17	35,45	1.865,216 80	12.369,243 49	330,003 98	—	7.200,000 00	800,703 02	3.028,902 36	1.009,634 12
1877 „	26.430,795 47	10.164,062 40	38,46	3.266,025 58	13.000,707 49	395,424 19	—	7.200,000 00	—	4.053,962 48	1.351,320 82
	182.254,585 79	72.491,401 82	40,05	10.505,826 48 ² / ₄	99.257,357 48 ² / ₄	2.725,183 95 ³ / ₄	5.302,703 36 ² / ₄	66.833,580 09 ³ / ₄	6.590,358 31	13.354,148 75	4.451,382 99 ² / ₄

*) До 1871 года расходы на новыя работы не отдѣлены отъ эксплуатаціонныхъ.

