

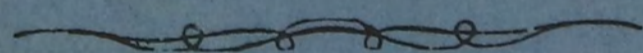
9387.

П. Е. Гронскій.



ЗЕМСКІЯ

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1881.





9387



П. Е. Гронскій.

ЗЕМСКІЯ

ЖЕЛЪЗНЫЯ ДОРОГИ.

08025

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія брат. Пантелеевыхъ. Казанская ул., д. № 33.
1881.

39

Н. К. Ф.



к

ВЕЩЕ

ЖЕЛТЫЙ ЦВѢТЪ

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 20 Декабря 1880 года.

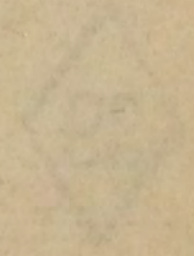
72030

С.-ПЕТЕРБУРГЪ

Въздѣланъ въ типографіи Товарищества "Свѣтъ" въ С.-Петербургѣ

1881

Л. А. Ф.





Сѣтъ нашихъ, открытыхъ для движенія, желѣзныхъ дорогъ, въ настоящее время, превышаетъ 20 тысячъ верстъ. Хотя число это приблизительно подходитъ къ протяженію сѣтей желѣзныхъ дорогъ въ главнѣйшихъ государствахъ Европы, тѣмъ не менѣе, если сравнить эти величины по отношенію къ численности населенія различныхъ странъ, то выводъ получится весьма неблагоприятный для нашего экономическаго положенія, а именно, въ сказанномъ отношеніи, Россія занимаетъ въ Европѣ всего только пятое мѣсто съ конца, и бѣднѣе ея желѣзными дорогами лишь 4 государства: Португалія, Румынія, Турція и Греція, а всѣ остальные — богаче, при чемъ, даже Швеція, на примѣръ, богаче насъ въ $3\frac{1}{2}$ раза. Если же сдѣлать подобное сравненіе по отношенію къ пространству территорій разныхъ странъ, то наша бѣдность желѣзными дорогами окажется поразительно великою; только нѣкоторыя части Азіи и Африки бѣднѣе насъ въ этомъ смыслѣ.

Къ 1 января 1874 года наши желѣзныя дороги задолжали государственной казнѣ около 700 милліоновъ рублей, въ видѣ гарантій на строительный капиталъ, субсидій, ссудъ и т. п., а къ 1 января 1878 года долгъ этотъ уже превысилъ милліардъ рублей. Приплата государственной казны собственно по гарантіямъ на строительные капиталы нашихъ дорогъ составляла за 1874 годъ около 5 милл. руб., а къ 1878 году возросла уже до 16 милл. руб. Въ этомъ послѣднемъ году, изъ 40 слишкомъ желѣзнодорожныхъ обществъ нашихъ, не воспользовались гарантіею только слѣдующія 6: московско-рязанское, рязанско-козловское, москов-

ско-ярославское, динабургско-витебское, курско-кіевское и главное общество.

И такъ, одновременно съ расширеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, растетъ и долгъ желѣзно-дорожныхъ обществъ государственной казнѣ, приплачивающей, какъ по гарантіямъ, такъ и по субсидіямъ разнаго вида, десятки милліоновъ рублей ежегодно. Если принять во вниманіе, что долгъ этотъ къ 1 Января 1878 года составлялъ, въ среднемъ выводѣ, около 60,000 руб. на версту нашей рельсовой сѣти, т. е. приблизительно *реальную* стоимость сооруженія ея *); что задолженность желѣзныхъ дорогъ съ каждымъ годомъ растетъ и скоро приростъ ея вѣроятно будетъ измѣряться уже не десятками, а сотнею милліоновъ въ годъ; что при всемъ этомъ намъ крайне необходимо строить и строить новыя дороги, а средствъ на это не предвидится;—если сообразить все это, то нельзя, кажется, не согласиться, что получится выводъ весьма неутѣшительный для будущаго нашихъ желѣзныхъ дорогъ и особенно для нашей государственной казны, стѣсняющейся даже отмѣною нѣкоторыхъ, крайне тягостныхъ для страны, налоговъ, приносящихъ всего какой нибудь десятокъ-другой милліоновъ рублей годоваго дохода.

Что же можно сдѣлать для измѣненія этого печальнаго вывода къ лучшему?

Сообразуясь съ цѣлью поставленной себѣ задачи и рамками, въ которыя она, по необходимости, должна быть включена, рассмотримъ слѣдующія два положенія:

1) Государство пріобрѣтаетъ всѣ существующія желѣзныя дороги и расширяетъ сѣть ихъ либо исключительно на казенный счетъ, либо не даруетъ никакихъ гарантій и субсидій вновь сооружаемымъ линіямъ, предоставляя это дѣло всецѣло частной или общественной предприимчивости.

*) т. е. не считая потерь отъ реализаціи и процентовъ на строительные капиталы во время сооруженія, прибылей учредителей, разныхъ, такъ называемыхъ операціонныхъ, расходовъ и проч.

2) Оставляя существующую сѣть въ рукахъ частныхъ обществъ, какъ нынѣ, станемъ увеличивать доходность ея сооруженіемъ большой сѣти второстепенныхъ дорогъ, устраивая ихъ, а затѣмъ хозяйничая на нихъ, съ величайшею бережливостью и осмотрительностью, такъ, чтобы осуществленіе этой новой сѣти не только не обременяло государственной казны въ той огромной мѣрѣ, въ какой обременяетъ устройство новыхъ дорогъ по нынѣ практикуемымъ приемамъ, но, наоборотъ, способствовало бы постепенному облегченію нынѣшняго бремени для казны отъ приплатъ по существующимъ дорогамъ.

Мы не станемъ разсматривать того способа поправленія нынѣшней задолженности желѣзныхъ дорогъ государственной казнѣ, который можетъ быть выраженъ такимъ, примѣрно, образомъ: „не стройте никакихъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, пока не дождетесь того времени, когда, съ одной стороны, развитіе движенія на существующей сѣти, а съ другой—установленіе строгаго и дѣйствительнаго контроля надъ нею, увеличатъ на столько ея доходность, что весь ея долгъ казнѣ будетъ погашенъ“.

Безъ огромныхъ убытковъ для народнаго благосостоянія, намъ нельзя рѣшиться на подобное выжиданіе, нельзя остановиться въ дальнѣйшемъ распространеніи рельсовыхъ сообщеній; напротивъ того, чѣмъ энергичнѣе,—но, разумѣется, при условіи величайшей осмотрительности, вести это дѣло впередъ, тѣмъ легче будетъ населенію, въ общей его совокупности, выносить долги, какъ существующихъ, такъ и имѣющихся осуществиться дорогъ.

Точно также, ведя рѣчь о неотложности большаго расширенія рельсовой сѣти посредствомъ сооруженія второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мы остаемся далеки даже отъ мысли, чтобы всѣ наличныя средства страны, какія могутъ быть обращены на улучшеніе путей сообщенія, были исключительно употребляемы на одинъ этотъ видъ усовершенствованныхъ путей; несомнѣнно, что одновременно должны быть изыскиваемы способы и къ продолженію нѣкоторыхъ линій желѣзныхъ дорогъ современнаго образца, нѣко-

торыхъ шоссейныхъ дорогъ, и особенно—сугубое вниманіе должно быть приложено къ улучшенію и расширенію нашихъ водяныхъ сообщеній, непростительно запущенныхъ въ послѣднія 20—25 лѣтъ.

При разсмотрѣніи перваго изъ двухъ вышеставленныхъ положеній, существенную часть представляетъ первая его половина, ибо, если однажды допустить, что государство въ приобрѣтеніи нынѣшнихъ дорогъ найдетъ одно изъ вѣрныхъ средствъ къ улучшенію хозяйственнаго быта страны, то естественно, что и распространеніе дорожной сѣти должно быть всецѣло предоставлено государству же, ибо, въ противномъ случаѣ, рядомъ съ государственными дорогами явились бы снова частныя, система была бы нарушена и мы вернулись бы къ тому же смѣшанному положенію, въ коемъ находилось желѣзно-дорожное дѣло въ началѣ шестидесятыхъ годовъ, когда у насъ были и казенныя и частныя дороги. Съ другой стороны, у насъ нельзя ожидать, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, построенія желѣзныхъ дорогъ исключительно на частныя средства, безъ помощи государства; подобная увѣренность основывается на томъ соображеніи, что мы крайне бѣдны движимыми капиталами, вслѣдствіе чего процентъ по ссудамъ капиталовъ чрезвычайно высокъ и они неохотно направляются на сколько нибудь рискованныя предпріятія; а будущія желѣзныя дороги несомнѣнно должны быть причислены вообще къ предпріятіямъ далеко не столь вѣрнымъ, какъ многія другія обычныя торговая и промышленныя дѣла, хотя бы только по одному тому, что направленія движенія грузовъ и пассажировъ, наиболѣе выгодныя, заняты уже существующими желѣзными дорогами.

Прослѣдимъ вкратцѣ практику нашей желѣзно-дорожной политики до сего времени.

Первая, по времени построенія, русская желѣзная дорога, соединяющая Петербургъ съ Павловскомъ чрезъ Царское Село, сооружена на средства акціонернаго общества. Затѣмъ, когда рѣшено было приступить къ устройству желѣзной дороги между Петер-

бургомъ и Москвою, то признано было необходимымъ, какъ объяснено въ указѣ Сенату отъ 1 Февраля 1842 года, „возвести оную на счетъ Казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства, и на пользу общую, сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни государства“.

Въ 1845 году послѣдовало разрѣшеніе г. Васильчикову съ товарищами учредить компанію на акціяхъ для устройства конно-желѣзной дороги между Волгою и Дономъ. Въ то же время правительство приступаетъ къ сооруженію дороги отъ Варшавы къ границѣ, а въ 1852 году отъ Петербурга къ Варшавѣ; въ 1856 году учреждается акціонерное общество петергофской дороги; въ 1857—учреждается акціонерное же главное общество російскихъ желѣзныхъ дорогъ и казенная постройка уступаетъ мѣсто частной, вплоть до 1864 года *), когда опять начинается сооруженіе казенною московско-курской и одессо-балтской дорогъ. Затѣмъ, съ небольшими исключеніями, возобновляется постройка дорогъ частными обществами и продолжается до нашихъ дней; казенныя дороги постепенно переходятъ къ акціонернымъ обществамъ; самая важнѣйшая изъ нихъ — николаевская уступается главному обществу въ 1868 году; обнаруживается стремленіе къ сліянію нѣсколькихъ малыхъ дорогъ въ большія и оно осуществляется въ соединенныхъ обществахъ козлово-воронежо-ростовской, харьково-николаевской и юго-западныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, исторія нашей желѣзно-дорожной сѣти показываетъ, что, ни въ порядкѣ сооруженія ея, ни въ порядкѣ эксплуатаціи, опредѣленной системы не было. Входить въ разсмотрѣніе обстоятельствъ, отъ которыхъ это зависѣло я не стану, и вышеприведеннымъ хронологическимъ перечнемъ я хотѣлъ только напомнить читателямъ, что у насъ испробованы различныя приемы въ устройствѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и всѣ они оказались болѣе или менѣе неудовлетворительны. Наша сѣть рель-

*) если не считать открытой для движенія въ 1863 году грушевско-донской желѣзной дороги, построенной на спеціальныя средства войска донскаго.

совыхъ путей строилась и казною и отдѣльными частными лицами, въ качествѣ уполномоченныхъ отъ казны, какъ бы хозяйственнымъ способомъ; сооружалась она и оптовыми строителями отъ имени акціонерныхъ компаній; управлялись выстроенныя дороги и казенными чиновниками и акціонерными обществами, подъ контролемъ министерствъ финансовъ и путей сообщенія, а въ последнее время и государственнаго контроля, — съ участіемъ во всѣхъ распоряженіяхъ правленій многихъ изъ сихъ обществъ, особыхъ директоровъ отъ правительства и съ назначеніемъ специальныхъ инспекторовъ отъ него же, обязанныхъ слѣдить за повседневною, если можно такъ выразиться, жизнью, работою желѣзно-дорожныхъ линій, — и всетаки результаты всѣхъ этихъ опытовъ и мѣропріятій почитаются на столько неудовлетворительными, что года 3 тому назадъ признано было необходимымъ произвести обширное изслѣдованіе положенія желѣзно-дорожнаго дѣла у насъ, посредствомъ особой, снабженной широкими полномочіями, комиссіи подъ предсѣдательствомъ члена государственнаго совѣта графа Баранова, прежде бывшаго долгое время предсѣдателемъ совѣта главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Передача въ руки частныхъ обществъ казенныхъ дорогъ и, въ особенности, такой важной, для хозяйственной жизни страны, дороги, какъ николаевская, показываетъ, что правительство признало невыгоднымъ оставлять въ своихъ рукахъ желѣзно-дорожныя предпріятія; впрочемъ, у правительства такъ много разнообразныхъ дѣлъ по управленію, что весьма понятно его нежеланіе вести еще и дѣла хозяйственнаго характера, дающія и дававшія государству, въ большинствѣ случаевъ (если не безусловно), убытокъ. На этомъ, вѣроятно, основаніи, и совершены также уступки казенныхъ фабрикъ, заводовъ и пріисковъ частнымъ компаніямъ и лицамъ.

Слѣдуетъ-ли намъ опять вернуться къ казенному хозяйству на желѣзныхъ дорогахъ?

При такомъ волросѣ прежде всего представляется умѣстнымъ

замѣчаніе, что если казна совсѣмъ недавно сама отказалась отъ хозяйствованія на дорогахъ, принадлежавшихъ исключительно ей, то изъ этого слѣдуетъ вывести косвенное указаніе на то, что въ ближайшемъ будущемъ она едва-ли пожелаетъ взять опять такое-же дѣло въ свои руки.

Оставимъ, впрочемъ, въ сторонѣ это замѣчаніе, такъ какъ взгляды на вещи у всѣхъ и всюду со временемъ измѣняются, и поставимъ себѣ вопросъ такъ: что должно быть сдѣлано для передачи существующихъ дорогъ въ казну и какихъ можно ждать отъ этого послѣдствій?

Изъ опубликованной недавно вѣдомости о валовомъ сборѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ за 1878 годъ видно, что всѣ онѣ, въ общей сложности, выручили около 218 милліоновъ рублей на 20000 верстъ протяженія, что даетъ болѣе 10¹/₂ тысячъ рублей средняго дохода на версту. Такой доходъ, вообще говоря, при порядочномъ управленіи, долженъ покрывать не только всѣ издержки производства, но и давать еще чистой прибыли отъ 4 до 5 тыс. рублей на версту, или отъ 80 до 100 милл. рублей на всю сѣть; а эта доходность, считая ее изъ 6⁰/₁₀₀ годовыхъ, соотвѣтствуетъ стоимости имущества въ 1350—1650 милл. руб.; но какъ долгъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ къ началу 1879 года простирался уже приблизительно до 1250 милл. руб., слѣдовательно, еслибы казна могла явиться покупателемъ желѣзныхъ дорогъ на тѣхъ основаніяхъ, какія приняты въ частномъ быту, то, за зачетомъ долга въ 1250 милл. руб., стоило-бы за всю сѣть заплатить 100—400 милл. руб.

Но казна не можетъ расчитаться предположеннымъ коммерческимъ способомъ, приобрѣтая въ полную свою собственность всю сѣть желѣзныхъ дорогъ, ибо: 1) въ уставахъ желѣзно-дорожныхъ обществъ назначается срокъ со дня ихъ учрежденія (обыкновенно въ 20 лѣтъ), по истеченіи только котораго казна приобрѣтаетъ право приступить къ обязательному выкупу на основаніи опредѣленнаго, въ каждомъ уставѣ особо, расчета стоимости дороги въ зависимости

отъ доходности ея въ послѣднія 5—7 лѣтъ, предшествующихъ выкупу; 2) долги желѣзно-дорожныхъ обществъ, на основаніи тѣхъ-же уставовъ, погашаются не сразу, а постепенно, уплатою извѣстной доли отъ избытка дивиденда въ случаѣ, если онъ превзойдетъ опредѣленный или гарантированный процентъ на акцію опредѣленной-же стоимости; болѣе того, — еще прежде такого отдаленнаго способа погашенія долговъ казнѣ, желѣзно-дорожныя общества обязаны, предпочтительно предъ возмѣщеніемъ казенныхъ ссудъ, отчислять извѣстную часть дохода въ запасный капиталъ и на погашеніе акцій; 3) на однѣхъ дорогахъ лежитъ больше долга казнѣ, на другихъ — меньше, а круговая порука между ними не установлена.

Казалось-бы, что можно было-бы, по расчету доходности, довольно сходно выкупить, по крайней мѣрѣ, малопродуктивныя дороги, на которыя казна ежегодно затрачиваетъ все новыя и новыя средства, добываемыя со всего государства? На самомъ дѣлѣ этого нѣтъ, ибо выкупная цѣна не можетъ быть меньше того капитала, который былъ выпущенъ въ акціяхъ и облигаціяхъ при учрежденіи дороги и, напротивъ того, должна быть выше его, такъ какъ на всякой, самой бѣдной дорогѣ всегда имѣются устройства, произведенныя не при первоначальномъ сооруженіи дороги, а впоследствии; при первоначальномъ-же сооруженіи, строители, естественно, стараются ограничиваться только крайне необходимыми устройствами и, кромѣ того, вводятъ въ разцѣпочныя вѣдомости уплату процентовъ на капиталъ за время сооруженія дороги; затѣмъ, они должны имѣть барыши, расходуютъ довольно значительныя суммы на уплату банкирамъ и другимъ прикосновеннымъ лицамъ, способствующимъ осуществленію предпріятія, — словомъ, первоначальный капиталъ никогда не представляетъ собою дѣйствительныхъ затратъ собственно на сооруженіе дороги и, такимъ образомъ, казна, выкупая малопродуктивную дорогу и уплачивая за нее первоначальный капиталъ съ прибавкою за дополнительныя устройства, должна будетъ при-

близительно уплатить не менѣе, если не болѣе, двойной реальной стоимости дороги.

Но, можетъ быть, невыгоды отъ выкупа плохихъ дорогъ покроятся выгодами отъ выкупа дорогъ средней и значительной доходности?

Нисколько. Напротивъ того, чѣмъ доходнѣе дорога, тѣмъ убыточнѣе для казны операція выкупа, если ее производить на точномъ основаніи уставовъ. Въ самомъ дѣлѣ, всякая дорога собираетъ свою выручку, орудя не только своимъ основнымъ капиталомъ, но и оборотнымъ; послѣдній тѣмъ значительнѣе, чѣмъ доходнѣе дорога. Между тѣмъ, капитализацію долга своего акціонерамъ, казна, при выкупѣ, обязана дѣлать по общей доходности, по суммѣ доходовъ отъ того и другаго капиталовъ, а сама получаетъ за это отъ акціонеровъ только одинъ основной капиталъ; за оборотный-же, сверхъ того, уплачиваетъ имъ рубль за рубль. Убыточность для покупателя такой комбинаціи очевидна.

Для поясненія примѣромъ, ознакомимся съ условіями выкупа одной изъ наиболѣе доходныхъ нашихъ дорогъ, московско-рязанской.

По опубликованной вѣдомости доходовъ желѣзныхъ дорогъ за 1878 годъ, московско-рязанская дорога дала чистой прибыли 4.387,000 руб. Срокъ выкупа этой дороги, по первоначальному уставу, истекалъ въ 1877 году, но когда, въ 1869 году, общество, въ виду огромнаго усиленія движенія, нашло нужнымъ уложить вторую пару рельсовъ, то оно испросило и получило ссуду отъ казны въ 3 милліона руб., на весьма льготныхъ условіяхъ и при этомъ еще право государства на выкупъ было отсрочено до 1895 года *).

*) Г. Чупровъ въ извѣстномъ сочиненіи своемъ «Желѣзно-дорожное хозяйство» (М. 1875), дѣлаетъ нѣкоторые расчеты, полагая, что въ 1877 году имѣло наступить право казны на обязательный выкупъ московско-рязанской дороги. Эту-же ошибку недавно повторили петербургскія газеты.

Условія выкупа, по уставу московско-рязанской дороги, слѣдующія: берется совокупность прибылей за 7 предшествующихъ выкупу лѣтъ; изъ полученной суммы вычитается итогъ прибылей двухъ наименѣе доходныхъ годовъ и затѣмъ выводится средній годовой доходъ за 5 лѣтъ; доходъ этотъ не можетъ быть, однако, ни въ какомъ случаѣ менѣе прибыли послѣдняго изъ 7 лѣтъ, принятыхъ для сравненія. Выведенный, такимъ образомъ, средній годовой доходъ правительство выплачиваетъ обществу ежегодно, въ теченіи остальнаго времени, до окончанія восьмидесятилѣтняго срока, считая съ 1865 года, т. е. до 1945 года. За весь добавленный, сверхъ первоначальнаго количества, подвижной составъ, за запасы топлива и всякихъ матеріаловъ, казна отдѣльно платитъ обществу, которое, сверхъ того, удерживаетъ, и послѣ сдачи дороги казнѣ, право владѣнія особыми сооруженіями, заводами и заведеніями, устроенными имъ независимо отъ желѣзной дороги.

Если предположить, что въ 1894 году, т. е. въ послѣдній годъ предъ срокомъ, когда наступитъ для казны право выкупа московско-рязанской дороги, — чистый доходъ ея будетъ тотъ-же, что былъ въ 1878 году, т. е. 4.387,000 руб., то казна, выкупая дорогу, должна будетъ платить эту сумму вплоть до 1945 года, т. е. 50 лѣтъ, и въ эти 50 лѣтъ заплатить 219.350,000 рублей; а такъ какъ первоначальный капиталъ Общества московско-рязанской дороги былъ въ 15 милл. руб., въ дѣйствительности-же врядъ-ли израсходовано, собственно на сооруженіе дороги, болѣе 10 милл. руб., поэтому казнѣ, при вышеупомянутомъ предположеніи выкупа, пришлось-бы уплатить за дорогу въ 22 раза болѣе реальной ея стоимости.

Управляя столь несоразмѣрно-дорого купленнымъ имуществомъ, казна должна много и выручать съ него, а слѣдовательно, безъ ущерба для всего государства, она не будетъ въ состояніи понизить тарифы и вообще оказать странѣ, разными льготами въ проѣздѣ и провозѣ, ту услугу, осуществленіе которой именно и служить единственнымъ почти доводомъ въ пользу государственныхъ дорогъ.

И такъ, при нашихъ условіяхъ, казнѣ невыгодно пріобрѣтать дороги въ собственность государства.

Точно также нельзя отнести къ выгодамъ для страны увеличеніе числа чиновниковъ, которое, при расчетѣ на всю существующую нынѣ сѣть, дѣло-бы, въ случаѣ перехода ея въ казну, обращеніе по крайней мѣрѣ на 12—15 тысячъ человекъ, не считая, само собою разумѣется, стрѣлочниковъ, мастеровыхъ, кондукторовъ и прочихъ низшихъ служащихъ, а подразумѣвая только такъ называемыхъ агентовъ дорогъ, съ соотвѣтственнымъ еще увеличеніемъ числа ихъ противу нынѣшняго, ибо безспорно, что число это, сравнительно съ наличнымъ существующимъ, должно будетъ увеличиться по меньшей мѣрѣ раза въ $1\frac{1}{2}$, единственно вслѣдствіе введенія казеннаго управленія; съ этимъ. я надѣюсь, согласятся всѣ свѣдущіе люди, да и сравненіе штатовъ бывшихъ казенныхъ дорогъ съ частными, навѣрное дастъ указанный приблизительно результатъ.

Частныя желѣзно-дорожныя общества печатаютъ свои отчеты ежегодно и довольно подробно; дѣла ихъ обсуждаются въ публичныхъ собраніяхъ акціонеровъ. Каковы-бы ни были до сихъ поръ недостатки этихъ отчетовъ и собраній, все-же они открыты и подлежатъ обсужденію всякаго, заинтересованнаго ходомъ предпріятія, лица. А о томъ, что дѣлается на единственной въ настоящее время казенной ливенской дорогѣ, никакихъ отчетовъ во всеобщее свѣдѣніе не публикуется. Это обстоятельство, конечно, также не говоритъ въ пользу казеннаго хозяйствованія на желѣзныхъ дорогахъ.

Наконецъ, надъ частными желѣзными дорогами казна можетъ учредить какой угодно строгій контроль, призвавъ, для содѣйствія себѣ, хотя-бы мѣстныя силы; если-же дороги будутъ казенными, то значеніе контроля ослабѣетъ или, вѣрнѣе, почти исчезнетъ, ибо и надзиратели и исполнители будутъ, такъ сказать, одного вѣдомства, — отъ казны.

Ни предѣлы статьи, ни обстоятельства не позволяютъ мнѣ

болѣе распространяться объ этомъ предметѣ и я ограничусь прибавкою еще нѣсколькихъ примѣчаній къ сказанному.

Еслибы финансовыя обстоятельства казны когда-либо поправились, то можно было-бы постепенно замѣнить 5⁰/о гарантіи меньшими, наприм. 4¹/₂⁰/о или 4⁰/о, не только для будущихъ концессій, но и для нынѣшнихъ акцій и облигацій, постепеннымъ ихъ выкупомъ и обмѣномъ, по мѣрѣ возможности; такимъ образомъ размѣръ риска для казны по приплатамъ за гарантію уменьшился-бы хотя на будущее время.

При ходатайствахъ желѣзно-дорожныхъ обществъ о субсидіяхъ всякаго вида необходимо, до выдачи ихъ, входить въ подробное и всестороннее разсмотрѣніе основательности и цѣлесообразности ихъ, независимо отъ постояннаго строгаго контроля за приходами и расходами желѣзно-дорожныхъ обществъ.

Устанавливая этотъ контроль, какъ предварительный, такъ и текущій, необходимо разъ на всегда рѣшиться на такія мѣропріятія, которыя давали-бы возможность дѣйствительнаго контроля, а не одного бумажнаго. А такъ какъ всякая дѣйствующая желѣзная дорога заключаетъ въ себѣ всѣ условія, одновременно, и фабричнаго и торговаго заведенія, — управлять-же таковыми, какъ слѣдуетъ, издалека нельзя, — поэтому, нужно измѣнить систему управленія нашею сѣтью и не сосредоточивать его въ 2-хъ пунктахъ страны, какъ нынѣ (въ Петербургѣ и Москвѣ), а связать его съ участіемъ мѣстныхъ силъ *). Тогда и можно будетъ надѣяться на большее соотвѣтствіе между затратами на желѣзныя дороги со стороны государства и хозяйственными выгодами страны отъ этихъ путей.

Если еще представляется сомнѣніе въ томъ, не будетъ-ли все-таки эксплуатація желѣзныхъ дорогъ казною выгоднѣе частной,

*) Судя по газетнымъ извѣстіямъ, о необходимости участія мѣстныхъ людей въ контролѣ желѣзныхъ дорогъ недавно высказалась и харьковская подкомиссія учрежденной подъ предсѣдательствомъ графа Баранова комиссіи.

то, для провѣрки, можно было-бы на время взять какую-нибудь неисправную дорогу въ вѣдѣніе казны, воспользовавшись правомъ на это, выговореннымъ въ новѣйшихъ уставахъ желѣзно-дорожныхъ обществъ; управлять этою дорогою при соблюденіи всевозможныхъ способовъ къ наилучшему веденію дѣла, и затѣмъ посмотреть, какіе выйдутъ результаты, сравнивъ ихъ съ данными изъ опыта эксплуатаціи той-же дороги частнымъ обществомъ. Рѣшать-же впередъ, — какъ это дѣлаютъ у насъ многіе, — будто для страны безусловно выгоденъ переходъ желѣзно-дорожной сѣти изъ частныхъ рукъ въ казенныя, не представляется пока никакихъ серьезныхъ основаній и ссылки въ этомъ отношеніи на заграничныя примѣры ровно ничего не доказываютъ.

Въ Европѣ казенныя дороги занимаютъ весьма невидное мѣсто; въ соединенныхъ штатахъ Сѣверной Америки ихъ и вовсе нѣтъ. Примѣръ Германіи, правительство которой въ настоящее время съ великою настойчивостью стремится къ приобрѣтенію дорогъ въ казну, къ нашимъ условіямъ не подходитъ вовсе: въ Германіи, представляющей союзъ нѣсколькихъ государствъ, существуютъ уже общіе: представительство, высшій судъ, армія, флотъ, таможня, телеграфъ, почта, и сюда же князь Бисмаркъ желаетъ присовокупить желѣзныя дороги; кромѣ того, желѣзнодорожная сѣть, въ общей ея совокупности, представляетъ собою такое громадное торгово-промышленное цѣлое, что голоса массы связанныхъ съ нимъ своими интересами людей могутъ имѣть большое значеніе для правительства, если всѣ эти люди будутъ засисѣть непосредственно отъ него. Очевидно, что у насъ вышеизложенныя условія не имѣютъ мѣста.

Во Франціи заботы правительства въ послѣднія 20—30 лѣтъ были преимущественно обращены на развитіе сѣти второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ, одновременно съ этимъ, отчасти въ видахъ удобствъ для правительства и страны, поднятія довѣрія къ солидности желѣзнодорожныхъ предпріятій, уменьшенія общихъ издержекъ по управленію, отчасти, можетъ быть, и по извѣстной

склонности къ централизаціи и вытекавшимъ отсюда выгодамъ для разныхъ вліятельныхъ лицъ, нѣкоторыя новыя постройки связывались съ образованіемъ немногихъ, но большихъ частныхъ обществъ, между которыми и была раздѣлена сѣть французскихъ дорогъ. Къ содѣйствію въ осуществленіи собственно мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ привлекаются департаменты и общины, но вопросу о пріобрѣтеніи желѣзныхъ дорогъ въ казну никогда не придавалось во Франціи серьезнаго значенія.

Въ Англіи, гдѣ еще до появленія желѣзныхъ дорогъ, инаго вида искусственные пути сообщенія, какъ наприм. судоходные каналы и шоссе были успѣшно и широко устроены частною промышленностью, правительство нимало не заботилось о сооруженіи или эксплуатаціи рельсовыхъ путей, всецѣло предоставляя это дѣло частной предпріимчивости. Однако, уже вскорѣ послѣ возникновенія этого новаго вида промышленности, страна увидѣла, что, при отсутствіи надлежащихъ законовъ, ограничивающихъ произволь желѣзнодорожныхъ компаній, населеніе испытываетъ значительныя неудобства и хозяйственные убытки, какъ это всегда бываетъ при столкновеніи интересовъ общественныхъ съ интересами монополиста. Тогда парламентъ приступилъ къ изысканію способовъ, какими можетъ государство ограничить проявленіе дурныхъ сторонъ дѣятельности желѣзнодорожныхъ компаній. Первая коммиссія, наряженная парламентомъ, съ этою цѣлью, въ 1844 году, подъ предсѣдательствомъ тогдашняго президента торговой палаты, а впослѣдствіи извѣстнаго министра г. Гладстона, выработала главныя основанія для обезпеченія дешевой и безопасной ѣзды, посредствомъ поощренія постройки соперническихъ линій, установленія права казны на выкупъ дорогъ, введенія системы сигналовъ, упреждающихъ столкновенія поѣздовъ, и, въ особенности, мѣры въ пользу пассажировъ 3-го класса. На основаніи трудовъ этой коммиссіи и не смотря на сильную оппозицію той части парламента, которая стояла на сторонѣ, пріобрѣвшихъ уже къ тому времени большое вліяніе, представителей желѣзнодорожныхъ интересовъ, законъ

1844 года былъ утвержденъ парламентомъ; это былъ первый шагъ къ серьезному вмѣшательству государства въ желѣзнодорожную промышленность.

Замѣтимъ здѣсь, между прочимъ, что громадный трудъ комиссіи, заключившейся важнымъ законодательнымъ актомъ, не потребовалъ и года времени.

Упомянутый законъ установилъ право казны на выкупъ желѣзныхъ дорогъ; сдѣлалъ обязательнымъ отправленіе ежедневно съ каждаго конца дороги, по крайней мѣрѣ по одному поѣзду известной скорости, за относительно дешевую плату и съ освобожденіемъ, притомъ, отъ налога на пассажирскіе билеты *); сдѣлалъ обязательными устройство электрическаго телеграфа вдоль линій желѣзныхъ дорогъ, устройство сидѣній въ вагонахъ, защиту пассажировъ отъ непогоды во время пути и проч.

Затѣмъ, въ послѣдующее время, изданы были законы: о воспрещеніи продажи и передачи желѣзныхъ дорогъ безъ особаго разрѣшенія парламента; о способахъ собиранія капиталовъ на желѣзно-дорожныя предпріятія; объ отношеніяхъ правленій къ акціонерамъ; объ отчужденіи земель подъ желѣзныя дороги; о тарифахъ; объ отчетности; объ ограниченіи и контролѣ правъ компаній по займамъ; о правѣ осмотра отчетовъ для всѣхъ заинтересованныхъ въ нихъ лицъ; объ отвѣтственности компаній за перевозимые товары; о вознагражденіи потерпѣвшихъ несчастія пассажировъ и о правительственномъ надзорѣ.

Вся эта законодательная дѣятельность была въ свое время вызываема злоупотребленіями, обнаруженными въ дѣлахъ желѣзнодорожныхъ компаній, сильно возбуждавшими противъ нихъ общественное мнѣніе, при чемъ каждому закону предшествовало основательное, — но безъ затяжки на цѣлые годы, — изученіе предмета особыми комиссіями, опрашивавшими сотни свѣдущихъ лицъ и изслѣдовавшими различныя стороны желѣзно-дорожнаго хозяйства

*) Такіе поѣзды названы были парламентскими.

съ точностью и подробностью, достойными столь важнаго государственнаго дѣла. Въ результатѣ оказалось, что различныя, предлагаемыя общественнымъ мнѣніемъ, реформы могутъ быть сведены къ слѣдующимъ видамъ: 1) выкупъ желѣзныхъ дорогъ казною и затѣмъ отдача управленія ими въ аренду отдѣльнымъ компаніямъ; 2) сохраненіе существующихъ компаній съ усиленіемъ правительственнаго контроля надъ ними и съ изданіемъ для этого соотвѣтственныхъ законовъ, и 3) сохраненіе существующаго порядка вещей, на томъ основаніи, что законъ и въ данное время предоставляетъ всякому акціонеру и гражданину достаточно гарантій для защиты ихъ правъ въ столкновеніяхъ съ желѣзно-дорожными монополистами; если же потерпѣвшіе не пользуются этими средствами, то законъ и правительство не обязаны и не могутъ защищать ихъ отъ послѣдствій ихъ же собственной небрежности.

И такъ, со стороны общественнаго мнѣнія въ Англіи требованія усиленнаго правительственнаго контроля надъ дѣйствіями желѣзно-дорожныхъ компаній дѣлаются все настоятельнѣе и настоятельнѣе, но о заведеніи казеннаго хозяйства на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ пока еще почти никто серьезно и не говоритъ.

Бельгія — кажется единственная въ цѣломъ свѣтѣ страна, гдѣ казенное управленіе нѣкоторою частью сѣти желѣзныхъ дорогъ принесло несомнѣнныя и значительныя выгоды населенію. Однако же и тамъ, собственно постройка дорогъ казною обошлась раза въ $1\frac{1}{2}$ дороже частныхъ. Владѣя наиболѣе выгодными, по управленію, линіями и видя въ желѣзныхъ дорогахъ не столько прибыльныя, сколько общественныя предпріятія, бельгійское правительство могло рѣшиться на большія пониженія платы, какъ за перевозку пассажировъ, такъ и товаровъ, и этимъ оказало неоцѣнимую услугу населенію. Особенно — широкій опытъ пониженія пассажирскихъ тарифовъ былъ сдѣланъ въ 1866 году, при чемъ, для разстояній до 50 километровъ тарифъ былъ сохраненъ прежній;

для разстояній отъ 50 до 100 килом., плата съ километра была назначена вдвое, а для разстояній свыше 100 килом. втрое меньше прежней. Этотъ послѣдній тарифъ, т. е. для разстояній далѣе 100 килом. равняется почти $\frac{1}{4}$ части нашего современнаго пассажирскаго тарифа.

Результаты подобной мѣры вышли блестящіе: проѣздъ на короткія разстоянія перваго 50-ти килом. раіона, для котораго тарифъ оставленъ безъ перемѣны, почти не измѣнился; для слѣдующаго раіона число проѣзжающихъ въ первый же годъ возрасло на $\frac{1}{5}$ часть, а для третьяго—почти удвоилось, при чемъ, нужно замѣтить, расходъ и доходъ казны отъ этого почти не измѣнились, ибо число поѣздовъ осталось прежнее, но за то въ вагонахъ стало меньше порожнихъ мѣстъ.

Наша важнѣйшая изъ бывшихъ казенныхъ дорогъ, — николаевская стоила государству очень дорого; во всякомъ случаѣ, даже показанная въ оффиціальномъ сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, поверстная ея стоимость въ 124,000 р., должна быть признана весьма высокою, если вспомнить о дешевизнѣ рабочей силы, кирпича, камня и лѣса во времена постройки этой дороги; если обратить вниманіе на ничтожные, сравнительно съ частными обществами, расходы на жалованье администраторамъ и инженерамъ сооруженія дороги, незначительность построекъ на большей части станцій (за исключеніемъ 9 большихъ станціонныхъ зданій, на которыя обыкновенно сторонники дешевизны николаевской дороги любятъ указывать съ особымъ удареніемъ), деревянные мосты, обиліе воды въ окрестностяхъ станцій и потому дешевыя водоснабженія, дешевое отчужденіе пустынныхъ земель и проч. Кромѣ того, изъ оффиціальныхъ данныхъ не видно, чтобы проценты на позаимствованные казною, заграницею, капиталы для построенія николаевской дороги вошли въ счетъ общей стоимости ея сооруженія, а въ такомъ случаѣ, конечно, цифра 124,000 р. должна возрасти весьма значительно, ибо дорога строилась до

ткритія движенія слишкомъ 8 лѣтъ, да послѣ открытія его еще достроивалась болѣе 10 лѣтъ.

Встрѣчаемъ ли мы, при казенномъ управленіи николаевскою дорогою какія либо мѣропріятія, подобныя бельгійскимъ?— Къ сожалѣнію, — нѣтъ.

По отправкѣ товаровъ, съ перваго же года послѣ открытія полного движенія на дорогѣ, является знаменитое, по печальной памяти, коммерческое агентство Харичкова, съ его монопольными правами и приѣмами, дополнительными комиссіонными сборами, высокими таксами за храненіе грузовъ, фактической безотвѣтственностью за порчу и пропажу ихъ, словомъ, со всякими затрудненіями, непріятностями и убытками для грузо-хозяевъ. О широкомъ пониженіи товарныхъ тарифовъ нѣтъ и рѣчи; пониженія эти явились только съ развитіемъ сѣти замосковныхъ дорогъ и сооруженіемъ рыбинско-бологовской дороги, словомъ, тогда уже, когда николаевская дорога перешла изъ казны въ главное общество.

Въ отношеніи пассажирскихъ тарифовъ встрѣчаемъ тоже самое: вмѣсто пониженія ихъ, какъ бы слѣдовало ожидать въ виду совершенно непредвидѣннаго развитія пассажирскаго движенія, — все время тарифы были повышаемы и цѣна за проѣздъ въ 3-мъ классѣ, напримѣръ, отъ Петербурга до Москвы, съ первоначальныхъ 3 руб. была постепенно поднята до 6 руб., была удвоена!

Этимъ я закончу разсмотрѣніе первой части поставленной себѣ задачи и перейду къ разсмотрѣнію второй ея части, — именно къ вопросу о сооруженіи и эксплуатаціи второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Подъ названіемъ второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ разумѣются, за границею, дороги, предназначенныя исключительно для облегченія, удешевленія и удобства мѣстнаго передвиженія; оживляя всѣ вообще сношенія, онѣ же конечно служатъ и для усиленія движенія на главныхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, подобно тому, какъ притоки рѣки служатъ для усиленія ея питанія, для увеличенія ея многоводности.

Стоимость второстепенныхъ дорогъ, какъ и всякихъ искусственныхъ путей, можетъ колебаться въ весьма широкихъ предѣлахъ, въ зависимости отъ мѣстности, по которой онѣ пролегаютъ, отъ размѣра приданной имъ перевозочной способности къ началу открытія по нимъ движенія, отъ той или другой, если можно такъ выразиться, шири въ расходахъ на ихъ сооруженіе и требовательности отъ нихъ со стороны пользующагося ими населенія. Считаю нужнымъ впередъ оговориться, что я буду вести рѣчь исключительно о самыхъ дешевыхъ желѣзныхъ дорогахъ, помня безспорную, особенно въ приложеніи къ намъ, поговорку: „по одежкѣ тани ножки“. При нашей бѣдности капиталами и великой при томъ потребности въ нихъ для многихъ другихъ, не менѣе важныхъ, чѣмъ пути сообщенія, цѣлей; при повальномъ отсутствіи сколько нибудь сносныхъ дорогъ внутри страны, — намъ нечего и думать объ особыхъ, всегда дорого стоящихъ удобствахъ путешествія или о большой скорости проѣзда на предполагаемыхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогахъ, когда мы теперь считаемъ благополучіемъ, если успѣваемъ проѣзжать на почтовыхъ со среднею скоростью 9 — 9¹/₂ верстъ въ часъ, платя при этомъ за телѣгу съ парю лошадей вдвое дороже чѣмъ за билетъ перваго класса на желѣзной дорогѣ; мокнемъ подъ дождемъ, мерзнемъ, проводимъ ночи не вздремнувши, если, жалѣя времени, не останавливаемся въ пути на кое-какой ночлегъ, и проч. и проч. Да и эти-то прелести ѣзды на почтовыхъ доступны вѣдь только ничтожнѣйшей частицѣ передвигающагося населенія.

Медленная, ломкая перевозка товаровъ гужемъ обходится, среднимъ счетомъ, за пудо-версту чуть-что не вдвое дороже первограднаго товарнаго тарифа на желѣзныхъ дорогахъ; въ распутицу, она нерѣдко учетверяется и даже ушестеряется.

При такомъ современномъ положеніи нашихъ перевозочныхъ операцій, — было бы, очевидно, непростительною роскошью и болѣе чѣмъ неблагоразуміемъ, сразу требовать быстрой и удобной ѣзды по мѣстнымъ желѣзнымъ дорогамъ, и впередъ, какъ бы изъ

за этого, отказываться отъ улучшения неприглядныхъ путей нашихъ, потому только, что мы не можемъ, будто бы довольствоваться посредственнымъ, хотя и очевидно, что на совершенное у насъ нѣтъ и долго еще не будетъ средствъ. Наконецъ, если бы гдѣ либо, случайно, у насъ даже и обнаружались болѣе свободные капиталы, то и въ такомъ случаѣ, затрачивая сразу на одну какую нибудь дорогу большой капиталъ, мы тѣмъ самымъ ограничивали бы его полезное вліяніе сравнительно небольшою мѣстностью, тогда какъ на тѣ же деньги можно было бы построить желѣзныя дороги въ нѣсколькихъ мѣстахъ; кромѣ того, опытъ уже достаточно показалъ намъ, что дорого-стоющія желѣзныя дороги, сооружаемыя по нынѣшнему шаблону, не выручаютъ, въ первые годы своего существованія, не только процентовъ на капиталъ, на постройку ихъ затраченный, но даже не выручаютъ сполна издержекъ, безусловно необходимыхъ для ихъ существованія; если же при этомъ вспомнить еще, что по наиболѣе выгоднымъ направленіямъ для передвиженія пассажировъ и грузовъ желѣзныя дороги у насъ уже выстроены, — станетъ яснымъ, что теперь намъ нужно строить самыя дешевыя дороги, дабы населеніе, съ одной стороны, по возможности, меньше терпѣло убытковъ отъ бездорожья, а съ другой, — не увеличивалась бы для него тягость тѣхъ жертвъ, которыя приходится уже нести за существованіе нынѣшней сѣти, не смотря даже на ничтожность ея размѣровъ по сравненію съ потребностями страны.

Дорогую, оказавшуюся убыточною, желѣзную дорогу нельзя передѣлать въ дешевую и вернуть излишне-затраченный капиталъ; провозную способность простѣйшей желѣзной дороги всегда можно довести до большихъ размѣровъ.

Ни одинъ разумный хозяинъ не станетъ строить фабрику со всѣми приспособленіями для производства издѣлій на милліонъ рублей, когда распродать ихъ можно всего на сто тысячъ руб.; если же окажется впоследствии, что потребность въ издѣліяхъ, развившись, не удовлетворяется сто-тысячнымъ производствомъ,

а требуетъ милліоннаго, то хозяину это на-руку и онъ почти безо всякаго труда найдетъ средства къ скорому увеличенію производства; а если онъ не найдетъ ихъ, или не пожелаетъ сдѣлать это, то на его мѣсто явятся сотни охотниковъ.

Дороги, строившіяся у насъ до сихъ поръ, можно, въ нѣкоторой мѣрѣ, уподобить большимъ фабрикамъ съ малымъ производствомъ, и въ этомъ лежитъ одна изъ причинъ, почему наши дороги даютъ убытки въ теченіи многихъ лѣтъ послѣ открытія ихъ для движенія.

Второстепенныя желѣзныя дороги предполагаемаго здѣсь образца разсчитаны, вообще, на незначительный размѣръ первоначальнаго движенія, но могутъ быть доведены до очень высокой провозной способности. Для краткости, и въ виду того, что въ сооружеіи и эксплуатаціи ихъ, по нашему предположенію (о чемъ рѣчь будетъ дальше), примутъ близкое участіе земства и городскія общества, мы впредь будемъ ихъ называть просто *земскими желѣзными дорогами* *).

Прежде чѣмъ приступить къ подробному разсмотрѣнію техническихъ и хозяйственныхъ условій земскихъ желѣзныхъ дорогъ, ознакомимся съ тѣмъ, что, вообще, сдѣлано у насъ до сихъ поръ по предмету удешевленія постройки и эксплуатаціи рельсовыхъ путей.

Къ сожалѣнію, должно признать, что у насъ сдѣлано весьма немного по этой части, хотя готовыхъ заграничныхъ образцовъ вполне подходящихъ къ нашимъ обстоятельствамъ, существуетъ не мало и намъ оставалось не изобрѣтать, а просто подражать.

*) По терминологіи, принятой у нашихъ предшественниковъ по желѣзнодорожному дѣлу, — у иностранцевъ, — удешевленные дороги дѣлятся на второстепенныя и третьестепенныя, разумѣя подъ послѣдними дороги самой простѣйшей конструкціи, служащія преимущественно для частныхъ цѣлей, какъ напр. въ отдѣльныхъ хозяйствахъ, а также дороги спеціальнаго вида, какъ то: однорельсовыя, висячія, переносныя и проч. Собственно говоря, предлагаемый здѣсь образецъ для земскихъ дорогъ подходитъ скорѣе къ второстепеннымъ, чѣмъ къ третьестепеннымъ дорогамъ, хотя не можетъ быть строго приуроченъ ни къ тѣмъ, ни къ другимъ.

Въ 1869 году, командирована была за границу, отъ министерства путей сообщенія, особая коммиссія для осмотра дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Германіи, Даніи и, въ особенности, въ Швеціи и Норвегіи. Какъ-бы результатомъ этого изслѣдованія явилось сооруженіе, на средства казны, ливенской и частными обществами — новгородской и ярославско-вологодской узкоколейныхъ дорогъ, всего общей длиною въ 318 верстѣ. Затѣмъ, дѣло и остановилось, если не считать данной въ 1876 году, концессіи обществу новгородской дороги на продолженіе ея до Старой Руссы, протяженіемъ въ 90 верстѣ.

Оттого ли дѣло остановилось, что подошла война, затормозившая всякія желѣзно-дорожныя предпріятія, или, можетъ быть въ этомъ случаѣ, имѣло также вліяніе возникшее, сколько извѣстно, сомнѣніе въ томъ, выгодно ли нарушать однообразіе въ ширинѣ колеи, ради небольшихъ, сравнительно, сбереженій и не лучше ли строить всѣ будущія дороги по одному шаблону, — въ точности неизвѣстно. Какъ бы то ни было, должно, однако, признать, что наши пробныя узко-колейныя дороги далеко нельзя считать за дешевыя и хотя онѣ обошлись, по сравненію съ широко-колейными, и не особенно дорого, — все таки не по средствамъ страны, столь бѣдной капиталами, какъ наша. Такъ, считая выпущенный капиталъ по нарицательной стоимости акцій и облигацій, новгородская дорога обошлась въ 35 тыс. кредитныхъ рублей за версту, ярославско-вологодская около 23 тыс. металлическихъ рублей и ливенская — въ 26 тыс. кредитн. руб. за версту. Въ сущности, по сравненію съ первыми двумя дорогами, построенными частными обществами, ливенскую дорогу, построенную казною, слѣдуетъ цѣнить выше 26 тыс. руб. за версту, ибо въ этотъ счетъ не вошли разныя дополнительныя работы и устройства, издержки по уплатѣ процентовъ на капиталъ за время сооруженія дороги, потери на реализаціи акцій и облигацій, барыши учредителей и всякіе прочіе, такъ называемые общіе опе-

раціонные расходы, неизбежныя при сооруженіяхъ желѣзныхъ дорогъ частными обществами или лицами.

Опытъ, однако же, всетаки показалъ, что, не смотря на довольно высокую относительную стоимость сооруженія, узко-колейныя дороги у насъ, въ отношеніи доходности, должны быть выгоднѣе широко-колейныхъ, ибо, въ то время, когда на широко-колейныхъ дорогахъ, проведенныхъ по черноземнымъ мѣстамъ, первые годы послѣ открытія движенія приносятъ обыкновенно дохода меньше, чѣмъ требуется на покрытіе издержекъ эксплуатаціи, — на узко-колейныхъ новгородской *) и вологодской дорогахъ, проведенныхъ по мѣстности, порядочно обдѣленной дарами природы, получается нѣкоторый излишекъ доходовъ надъ расходами.

Фактъ этотъ, конечно, весьма важенъ и говоритъ въ пользу узко-колейныхъ дорогъ больше, чѣмъ всякія иныя техническія и другія соображенія.

Къ сожалѣнію мы не знаемъ, каково отношеніе доходовъ къ расходамъ на 3-й узко-колейной, ливенской дорогѣ, находящейся въ казенномъ управленіи, такъ какъ отчеты ея во всеобщее свѣдѣніе не печатаются. Изъ частныхъ свѣдѣній за первое время ея дѣйствія извѣстно, что эксплуатація ея шла не совсѣмъ удачно; такъ наприм., изъ желанія подражать нѣкоторымъ дешевымъ шведскимъ дорогамъ, ночное движеніе поѣздовъ на ливенской дорогѣ не существовало, а между тѣмъ поѣзды орловско-грязской дороги проходили чрезъ верховьинскую станцію ночью, и по этому пассажиры между этою станціею и Ливнами продолжали по прежнему ѣздить на лошадахъ. Очевидно, однако, что подобный случай свидѣтельствуетъ не противъ узко-колейныхъ дорогъ, а только противъ неудачныхъ порядковъ управленія одной изъ нихъ.

Относительно - дорогая стоимость нашихъ узко-колейныхъ до-

*) Рѣчь идетъ о времени, когда существовалъ только 1-й участокъ Новгородской дороги отъ Чудова до Новгорода, построенный исключительно на акціи, никѣмъ не гарантированная.

рогъ объясняется, въ значительной мѣрѣ, тѣмъ, что, проектируя ихъ, мало заботились о самомъ существѣ дѣла и обращали вниманіе главнымъ образомъ не на то, чтобы узко-колейныя дороги были самыми возможно-дешевыми рельсовыми путями, а лишь бы онѣ въ чемъ нибудь отличались отъ обычныхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, — словомъ, интересовались ими и концессионеры и инженеры какъ новинкой, какъ моднымъ предметомъ, а не какъ предметомъ важнымъ для народно-хозяйственныхъ цѣлей. Мода эта продержалась всего года два и пропала, а съ нею вмѣстѣ кажется у насъ бросили и думать о дешевыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Дабы высказанное сужденіе не показалось голословнымъ, пересмотримъ концессию на новгородскую дорогу, выданную въ апрѣлѣ 1870 года.

Читая этотъ документъ, забываешь, что рѣчь идетъ о дешевой дорогѣ: въ немъ почти дословно повторяется все то, что обыкновенно писалось въ тѣ времена въ концессіяхъ на широко-колейныя дороги; тутъ встрѣчаешь обязательство общества бесплатно ремонтировать и гонять почтовый вагонъ; наряжать экстренные поѣзды по требованіямъ казенныхъ мѣстъ и лицъ; уплачивать на содержаніе правительственной инспекціи по 70 руб. съ версты во время производства работъ и $1/2\%$ отъ валоваго дохода по открытіи движенія; нести, кромѣ того, расходы, въ неопредѣленномъ даже заранѣе размѣрѣ, на учрежденіе и содержаніе особаго полицейскаго управленія дороги; окончить дорогу не далѣе какъ въ $1\frac{1}{2}$ года *), имѣть весьма ограниченное право выбора главныхъ служащихъ, а вслѣдствіе того и быть обязану платить имъ дорого; имѣть правленіе изъ 4 директоровъ и прочія т. п. принадлежности на манеръ существовавшихъ дорогъ.

Въ техническихъ условіяхъ, хотя и встрѣчаются облегченія (иначе окончательно не было бы никакой разницы съ нормаль-

*) Подобный срокъ долженъ быть признанъ чрезвычайно короткимъ въ виду затрудненій, которыя слѣдовало ожидать при реализаціи капитала, состоявшаго изъ нѣкъмъ негарантированныхъ акцій.

ными дорогами), но онѣ далеко не доведены до тѣхъ предѣловъ, какіе возможны и были бы желательны для достиженія, при первомъ же опытѣ, возможнаго удешевленія узко-колейныхъ дорогъ; такъ наприм., ширину колеи приняли въ $3\frac{1}{2}$ фута, тогда какъ можно бы было, безо всякаго ущерба, сдѣлать ее гораздо уже и тогда уменьшились бы издержки на все сооруженіе; можно было бы допустить болѣе крутые повороты, безъ опасности для движенія; предѣльные уклоны пути [подъемы и спуски] заданы въ $\frac{8}{1000}$ и это болѣе чѣмъ мало, ибо и на широко-колейныхъ дорогахъ допускаются у насъ же болѣе крутые уклоны; паровозныя зданія и мастерскія обязательно было выстроить каменные, тогда какъ на нѣкоторыхъ широко-колейныхъ дорогахъ встрѣчаются такія же постройки изъ дерева, хотя и считающіяся временными, но существующія десяткомъ лѣтъ; станціонныя площадки обязательно было строить длиною не менѣе 180 саж., что, замѣтимъ, болѣе чѣмъ вдвое превышаетъ возможный для новгородской дороги составъ поѣзда, и т. п.

Словомъ, въ цѣломъ объемѣ, проектъ новгородской дороги далеко не отвѣчалъ мысли возможнаго удешевленія рельсовыхъ путей, сообразнаго съ нашей бѣдностью съ одной стороны и съ великою нуждою въ желѣзныхъ дорогахъ — съ другой. Тоже самое, въ большей или меньшей мѣрѣ относится и къ ярославско-вологодской и ливенской узко-колейнымъ дорогамъ, сооруженнымъ почти одновременно съ новгородскою.

Дальнѣйшая исторія нашихъ дешевыхъ дорогъ подтверждаетъ мысль, что это дѣло у насъ какъ будто хотѣли, что называется, похоронить, — и похоронили.

Въ 1872 году была завершена постройка первыхъ паровозныхъ узко-колейныхъ дорогъ, а въ ноябрѣ 1873 года выдана была г. Каншину концессія на учрежденіе акціонернаго общества для сооруженія и эксплуатаціи уральско-самарской конно-желѣзной дороги. Концессія и уставъ общества этой дороги содержатъ въ себѣ почти всѣ элементы, требуемые большою паровозною до-

рогою и потому совершенно неподходящіе къ естественнымъ условіямъ дешевой дороги.

Въ самомъ дѣлѣ, концессія указывала (§ 2), что, независимо отъ залога въ 50,000 руб., вносимаго учредителемъ и впослѣдствіи ему возвращаемаго, образованіе общества будетъ признано дѣйствительнымъ только тогда, когда всѣ акціи будутъ разобраны и взносъ по онимъ, въ размѣрѣ 50% всего акціонернаго капитала (около 5,000 руб. металлическихъ на версту), будетъ сдѣланъ не далѣе 3 мѣсяцевъ послѣ выдачи концессіи, а вся эта сумма должна быть внесена депозитомъ въ государственный банкъ. Обременительность подобныхъ условій очевидна, ибо въ сущности, сама дорога должна была бы стоять, при рациональныхъ техническихъ условіяхъ, немногимъ дороже этого депозита.

Уставъ общества требовалъ устроенія, вдоль всей линіи, телеграфа съ 2 проводами (§ 5) и, кромѣ того, снабженія поѣздовъ переносными телеграфными приборами, а будокъ и казармъ между станціями—промежуточными аппаратами. Подобное требованіе не только не соотвѣтствуетъ экономическимъ условіямъ конно-желѣзныхъ дорогъ [если желать ихъ осуществленія], но, болѣе того, оно даже такъ сказать избыточно и съ технической точки зрѣнія, что понятно, я думаю, всякому. Точно также, исполненіе § 8 устава, коимъ требуется поддержаніе безостановочнаго движенія по дорогѣ, должно бы было неминуемо разорить общество въ первую же зиму со степными буранами. Далѣе, въ уставѣ крайне стѣснены права Общества въ выборѣ служащихъ (§§ 11 и 12); возложены на него непосильныя издержки: по содержанію правительственной инспекціи и полицейскаго управленія, обязательный взносъ по 15 руб. съ версты на содержаніе желѣзнодорожныхъ училищъ (§ 14); вмѣнено въ обязанность болѣе половины всѣхъ принадлежностей заказать въ Россіи, не взирая на стоимость ихъ; взамѣнъ учредительскаго залога и независимо отъ, свыше чѣмъ милліоннаго, депозита по акціямъ общества, оно обязывалось внести 217,805 руб. залога (§ 31); для перевозки почты общество обя-

зано было удѣлять почти по полвагона (§ 34); предѣльные тарифы сравнены съ паровозными дорогами, т. е. назначены невозможно-дешевые, прямо-убыточные; правленіе обязательно было держать изъ 3 директоровъ и 3 кандидатовъ и т. п.

Въ такомъ же духѣ составлены были и техническія условія: кривыя радіусомъ не менѣе 100 саж.; длина прямыхъ между двумя-обращенными въ противоположныя стороны, кривыми, не менѣе 30 саж. (§ 3); продольные склоны не круче $125/10000$ и только по особо-уважительнымъ причинамъ могли быть допущены въ $15/1000$; подъѣзды къ станціямъ — прямые на протяженіи по крайней мѣрѣ 200 саж. (§ 4); трубы подъ полотномъ — обязательно каменные, кирпичныя или чугуныя (§ 9); путь на особомъ балластномъ слоѣ (§ 11); на самыхъ маленькихъ станціяхъ требовалось устроить непременно отдѣльный жилой домъ для служащихъ и, кромѣ того, пассажирское зданіе; вдоль линіи — устроить не менѣе 72 казармъ и сторожевыхъ домовъ; вагоновъ — первоначально заготовить не менѣе 570 штукъ.

Если я долго остановился на вышеизложенныхъ подробностяхъ, то единственно съ цѣлью показать, на сколько требованія концессіи устава и техническихъ условій уральско-самарской конно-желѣзной дороги не соответствовали самому существу дѣла, вслѣдствіе чего и поверстная стоимость дороги была опредѣлена непомерно-высоко, именно свыше $29\frac{1}{2}$ тыс. металлич. руб., т. е. столько же, сколько потребовалось бы для устройства широко-колейной паровозной дороги. Такъ какъ этотъ строительный капиталъ никѣмъ не былъ гарантированъ, то разумѣется и предпріятіе не осуществилось. Оно, конечно, и не могло осуществиться (не на счетъ казны), потому что, какъ мы видѣли выше, было обставлено просто-невозможными экономическими требованіями, во многомъ противурѣчившими даже и узко-техническому отношенію къ дѣлу.

Въ подобномъ же родѣ были выданы концессіи: въ 1874 г. г. Больману на екатеринославо-никопольскую конно-желѣзную и въ 1878 году г. Шильдбаху на паровозную дорогу отъ Москвы

къ селу Мячкову, съ вѣтвью къ Николо-Угрѣшскому монастырю. Обѣ эти дороги точно также не могли осуществиться, ибо въ основныхъ условіяхъ своихъ носили зародышъ вѣрной смерти. Впрочемъ, въ уставъ мячковской дороги, ближайшій къ нашимъ днямъ, включенъ былъ еще одинъ параграфъ (§ 2), окончательно убивающій всякую частную предприимчивость по устройенію дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ, если къ ней сохранится такое же отношеніе въ будущемъ. Параграфъ этотъ гласитъ слѣдующее; „продолженіе дороги отъ Мячкова или какихъ либо другихъ ея пунктовъ ни въ какомъ случаѣ не будетъ допущено“. Это равносильно тому, какъ еслибы при учрежденіи фабрики было положено обязательство никогда не расширять ее.

Вотъ и вся исторія мѣропріятій для водворенія у насъ дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ. Кажется, что читатель согласится со сказаннымъ выше, именно, что у насъ какъ будто была до сихъ поръ соединена наличность всѣхъ условій, нужныхъ для того, чтобы похоронить это дѣло.

Прослѣдимъ теперь въ подробности, техническія и хозяйственныя условія предполагаемыхъ земскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Всякой постройкѣ желѣзной дороги предшествуютъ изысканія, при коихъ опредѣляются размѣры вѣроятнаго движенія по дорогѣ, т. е. количества ожидаемыхъ грузовъ и пассажировъ, по крайней мѣрѣ въ первое время послѣ открытія дороги; опредѣляется направленіе дороги, ея отклоненія въ стороны, въ зависимости отъ очертанія мѣстности и расположенія попутныхъ поселеній; опредѣляются длина линіи, подъемы и спуски ея, количество земляныхъ работъ въ насыпяхъ и выемкахъ, число и размѣры отверстій мостовъ, трубъ, путепроводовъ, количество и мѣсторасположеніе станцій, водоснабженій для паровозовъ и проч. На основаніи этихъ изысканій, составляется смѣта на полное устройство дороги, съ рельсами, паровозами, вагонами, мастерскими для ремонта и проч., и, такимъ образомъ, опредѣляется капиталъ, потребный для постройки.

Очевидно, что многія части устройства дороги находятся въ полной зависимости отъ размѣровъ предстоящей коммерческой дѣятельности ея, какъ на примѣръ количество паровозовъ и вагоновъ, протяженіе запасныхъ и развѣздныхъ путей, на грузныхъ и разгрузныхъ платформъ на станціяхъ, опредѣленіе мѣстъ для станцій и проч., даже, больше того, — весь вопросъ, стоитъ или не стоитъ строить дорогу по данному направленію сводится къ хозяйственному вопросу: достаточно ли будетъ предъявляемо къ дорогѣ, послѣ ея открытія, требованій на перевозки, дабы слѣдовало ее строить по данному направленію, или же, можетъ быть, въ виду ограниченности, вообще, матеріальныхъ средствъ, кои могутъ быть затрачены на желѣзно-дорожныя работы, слѣдуетъ предпочесть постройку дороги не въ данной, а въ другой, болѣе подходящей, мѣстности того же района?

Какъ ни очевидно серьезное значеніе такого предварительнаго и притомъ строгаго хозяйственнаго изслѣдованія будущей линіи и какъ ни ясно, что только при утвердительномъ выводѣ стоитъ производить техническое изслѣдованіе мѣстности и затѣмъ приступать къ работамъ, — въ нашей практикѣ, до сихъ поръ, за немногими исключеніями, дѣло сводилось почти что къ одной технической его сторонѣ; забывалась какъ будто, азбучная истина, что техника есть только орудіе, средство, а вовсе не цѣль въ экономическихъ предпріятіяхъ. Правда, ко всякой концессіи, при докладахъ, прилагались пояснительныя записки о коммерческомъ значеніи задуманной линіи, но насколько вѣрны были такія свѣдѣнія, кто и какъ ихъ собиралъ, кто провѣрялъ, — о томъ мало кому было извѣстно, ибо все ограничивалось предѣлами канцелярской переписки и покрывалось завѣсою ея же тайны. Въ этомъ конечно и лежитъ главная причина, признанной уже теперь всѣми, нераціональности начертанія нашей сѣти во многихъ ея частяхъ.

Ошибки предшественниковъ должны научать грядущихъ дѣятелей, и, по возможности, должны быть, слѣд., устраняемы при рѣшеніи вопроса о постройкѣ земскихъ дорогъ.

Какъ это сдѣлать?

Заграницей, гдѣ вопросъ о второстепенныхъ дорогахъ рѣшенъ уже практически, гдѣ существуютъ таковыя дороги весьма разнообразной цѣны, гдѣ, въ то же время, продолжаютъ усиленно разрабатывать этотъ вопросъ и теоретически, предложено было нѣсколько формулъ для приблизительнаго опредѣленія валоваго дохода и предстоящихъ расходовъ по эксплуатаціи проектируемой линіи *). Однако же подобнымъ формуламъ не придаютъ рѣшительнаго значенія заграницею при опредѣленіи размѣровъ будущаго движенія на дорогахъ, проектируемыхъ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ до того не существовало другихъ значительныхъ путей сообщенія, кои могли бы дать достаточныя указанія для различныхъ числовыхъ величинъ, входящихъ въ составъ формулъ. Тѣмъ болѣе, конечно, такое отношеніе къ формуламъ этимъ должно быть усвоено нами, при полномъ почти отсутствіи у насъ мѣстной статистики, и потому, только тщательнымъ изслѣдованіемъ на мѣстѣ, собираніемъ при этомъ различныхъ свѣдѣній, какъ на прим. данныхъ существующей желѣзной дороги относительно числа пассажировъ и количества товаровъ, прибывающихъ и отправляемыхъ для и изъ мѣстнаго раіона будущей земской дороги, подробнымъ безпристрастнымъ изученіемъ, на самомъ дѣлѣ, размѣра своза товаровъ на базары этого района и направленія этихъ товаровъ далѣе, опредѣленіемъ размѣровъ почтовой гоньбы и вольнаго извоза, передвиженія мѣстнаго населенія въ отхожій промыселъ, количества сбываемыхъ этимъ населеніемъ продуктовъ на рынки, къ коимъ ведетъ существующая уже желѣзная дорога или водяной путь, къ которымъ должна примкнуть будущая земская дорога,

*) Французскій инженеръ Мишель далъ довольно подробныя формулы этого рода. Интересующіеся предметомъ могутъ найти свѣдѣнія объ изслѣдованіяхъ Мишеля въ извѣстномъ сочиненіи Level «Chemins de fer d'intérêt local». Paris. 1870, стр. 70 и слѣд. О подобныхъ же формулахъ Шюлера можно найти указанія у Heusinger von Waldegg «Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik» V Band. Leipzig. 1877, стр. 10 и слѣд.

количество покупаемых населениемъ продуктовъ съ тѣхъ же рынковъ, и опредѣленіемъ прочихъ подробностей этого рода, только такимъ, повторяемъ, путемъ кропотливаго изученія размѣровъ ожидаемаго движенія можетъ быть опредѣлена, безъ особой погрѣшности, наименьшая работа, предстоящая будущей земской дорогѣ, а слѣд. всѣ условія, потребныя для ея осуществленія и размѣръ вѣроятнаго дохода ея.

И такъ, если практиковавшійся до нынѣ у насъ канцелярскій способъ опредѣленія хозяйственнаго значенія проектируемой дороги признать неправильнымъ; если принять также во вниманіе, что населеніе данной мѣстности должно естественно нѣсколько преувеличивать важность скорѣйшаго построенія дороги именно въ той мѣстности, предпочтительно предъ другою; если согласиться однако и съ тѣмъ, что никто не можетъ такъ хорошо знать хозяйственныя условія края, какъ люди въ немъ живущіе,—то кажется не трудно придти къ заключенію, что для работы представителей казны по предварительному опредѣленію хозяйственныхъ условій будущихъ земскихъ дорогъ, безусловно необходимо призывать соединенныя силы мѣстнаго населенія, производить гласное изслѣдованіе предмета и, до приступа къ окончательному рѣшенію, подвергать это изслѣдованіе широкой, всесторонней критикѣ. Кромѣ того, разумѣется, необходимо впредь назначить опредѣленный срокъ для всей таковой работы, если не желать откладывать рѣшеніе дѣла въ долгій ящикъ.

О томъ, какимъ образомъ, по данному размѣру движенія будущей дороги, опредѣлить ея вѣроятныя стоимость, доходность и расходы, будетъ сказано впоследствии, а теперь вернемся къ технической сторонѣ дѣла.

Техническія изысканія у насъ производятся обыкновенно въ такомъ порядкѣ. Казна дѣлаетъ посредствомъ своихъ чиновниковъ-инженеровъ предварительныя изысканія, по нимъ опредѣляетъ приблизительную стоимость сооруженія дороги, вводимую въ концессию. Лице или общество, получившее концессию, въ свою оче-

редь производить окончательныя изысканія и по нимъ уже составляетъ исполнительный техническій проектъ, съ продольною профилею и планомъ дороги и со смѣтою или, такъ называемою, исполнительною расцѣночною вѣдомостью. Послѣ этого приступаютъ къ составленію подробныхъ техническихъ проектовъ станціонныхъ зданій, мостовъ, трубъ и прочихъ частей сооруженія желѣзной дороги. Какъ общій, такъ и частные проекты представляются въ 3 экземплярахъ въ Петербургъ на разсмотрѣніе министерства путей сообщенія, безъ утвержденія коего не полагается приступать къ работамъ.

Расходы свои на предварительныя изысканія казна взыскиваетъ съ концессионера *), вводя для этого въ исчисленіе строительнаго капитала дороги особую статью, въ размѣрѣ около 100 руб. съ версты. На окончательныя же изысканія и составленіе исполнительныхъ проектовъ вводится въ то же исчисленіе, независимо отъ значительной суммы на администрацію постройки, другая статья, въ размѣрѣ около 200 руб. Такимъ образомъ, на однѣ изысканія и составленіе проекта, въ общей сложности, тратится, или, если въ дѣйствительности даже и не тратится, то безвозвратно входитъ въ стоимость сооруженія дороги, — около 300 руб. съ версты ея.

Чиновники-инженеры, производя предварительныя изысканія, вообще обращаютъ очень мало вниманія на экономическія потребности края. Направленіе линіи и станціи назначаются во многихъ случаяхъ не тамъ, гдѣ это соотвѣтствуетъ интересамъ населенія данной мѣстности; въ ущербъ тѣмъ же интересамъ, станціи распределяются по классамъ весьма часто только на основаніи, такъ сказать, геометрическихъ и, вообще, узко-техническихъ соображеній о величинѣ перегоновъ, размѣщеніи паровозныхъ депо и проч.; отсюда истекаютъ такіе, на примѣръ, результаты, что, вслѣдъ за открытіемъ дороги, обнаруживается крайняя ограничен-

*) Вѣрнѣе: сама съ себя, ибо капиталы для сооруженія дорогъ доставляются почти исключительно государственнымъ казначействомъ.

ность средствъ какой нибудь станціи 4 класса, заваленной грузомъ, гніющимъ на землѣ, — рядомъ со станціею 2 класса, гдѣ имѣются ничѣмъ не занятые запасные пути, крытыя нагрузныя платформы и проч. Согласованіе мѣстъ расположенія водопропускныхъ трубъ подъ насыпями съ условіями незатопляемости прилегающихъ къ желѣзной дорогѣ земельныхъ угодій, которыя, съ возведеніемъ насыпи, весьма часто ставятся въ новое, невыгодное положеніе, встрѣчается довольно рѣдко; мѣстнымъ сообщеніямъ весьма часто наносится большой ущербъ невнимательнымъ назначеніемъ переѣздовъ чрезъ желѣзную дорогу. И все это, вмѣстѣ взятое, сплошь и рядомъ дѣлается вовсе не къ выгодѣ предпринимателей-строителей, такъ что не можетъ быть даже объяснено какими нибудь личными, эгоистическими побужденіями. Точно также, приспособленіе желѣзно-дорожныхъ мостовъ для коннаго и пѣшаго движенія, безъ ущерба для дороги и съ большою пользою для мѣстныхъ жителей, почти неизвѣстно у насъ.

Впрочемъ, все это весьма естественно. Чиновникъ-инженеръ, производящій изысканія, либо слишкомъ спѣшитъ окончить дѣло, если оно дано ему за извѣстное вознагражденіе съ версты, либо односторонне относится къ своему дѣлу и, во всякомъ случаѣ, даже при наилучшихъ личныхъ и служебныхъ качествахъ, далеко не достигаетъ истинной цѣли своей миссіи, ибо не обязанъ ни подчиняться контролю, ни оспаривать, ни принимать во вниманіе указанія мѣстныхъ людей, конечно лучше знакомыхъ съ краемъ, чѣмъ пришелецъ, хотя бы и получившій спеціальное инженерное образованіе.

Во избѣжаніе промедленій въ утвержденіи проектовъ *) и,

*) Бывали случаи, что какое нибудь сооруженіе уже возводится или даже окончено, а утвержденіе проекта его еще не послѣдовало, или проектъ утверждается съ измѣненіями, которыя, безъ ломки произведенныхъ работъ, ввести въ постройку уже нельзя. Въ этомъ случаѣ, несогласованіе проекта съ дѣйствительностью либо завершалось вычетомъ со строителя дороги, въ запасный ея капиталъ, извѣстной суммы, либо кончалось ничѣмъ, затериваясь въ канцелярскомъ порядкѣ.

вообще, для уясненія и согласованія мѣстныхъ обстоятельствъ, обнаруживающихся для производителей работъ во время сооруженія дороги, со взглядами на желѣзно-дорожную технику, установившимися въ канцеляріяхъ, концессионеръ всегда имѣетъ представителя своего въ Петербургѣ. Конечно, это сопряжено съ извѣстными расходами, вызываемыми не существомъ дѣла, а только формами, которыми оно обставлено.

Очевидно, что описанный порядокъ не годится для земскихъ желѣзныхъ дорогъ, хотя по одному тому, что онъ дорогъ. Если фабрики, заводы, большіе почтовые тракты, переданныя, мѣстами, въ вѣдѣніе земствъ шоссе, рудники съ ихъ, иногда весьма серьезными, техническими сооружениями, строятся и перестраиваются безъ предварительнаго утвержденія проектовъ въ Петербургѣ, то, казалось бы, что и къ будущимъ земскимъ желѣзнымъ дорогамъ можно и слѣдовало бы примѣнить такой же порядокъ, подчинивъ ихъ, въ техническомъ отношеніи, контролю мѣстныхъ губернскихъ инженеровъ. Но, если бы найдено было почему либо невозможнымъ изъять изъ вѣдѣнія министерства путей сообщенія эту будущую дорожную промышленность, то, ради интересовъ дѣла, интересовъ населенія, которые должны представлять конечную цѣль всякихъ государственныхъ предпріятій, слѣдуетъ и возможно поставить контроль этого вѣдомства въ такія условія, которыя не препятствовали бы развитію новой промышленности.

Отношенія этого рода, впредь до указаній опыта, намъ кажется, могли бы быть установлены такимъ образомъ.

Предприниматель (кто бы онъ ни былъ: земство, городъ, частное товарищество и проч.) дѣлаетъ изысканія и предъявляетъ составленный, на основаніи ихъ, проектъ желѣзной дороги ближайшему, впередъ назначенному для этой цѣли, мѣстному представителю вѣдомства путей сообщенія, наприм. инспектору ближайшей желѣзной дороги, инженеру водяной системы и т. п. Если чиновникъ сей, въ теченіи извѣстнаго, заранѣе назначеннаго, для обѣихъ сторонъ одинаковаго, опредѣленнаго срока не соберется

провѣрить изысканія осмотромъ мѣстности или не успѣетъ сдѣлать осмотръ въ тотъ же срокъ или въ срокъ, тоже впередъ сообразованный съ поперстнымъ разстояніемъ отъ мѣста его жительства до начала будущей линіи, а также съ протяженіемъ этой послѣдней, или же не заявитъ предъявителю проекта, въ данный срокъ, возраженій и притомъ непремѣнно и обстоятельно мотивированныхъ, то проектъ считается утвержденнымъ. Если же въ данные сроки между такимъ представителемъ казеннаго надзора и предпринимателемъ не состоится соглашеніе относительно проекта, то предметъ спора поступаетъ въ высшее учрежденіе, которое точно также должно въ опредѣленный срокъ порѣшить дѣло, обязательно принявъ во вниманіе доводы предпринимателя.

Точно также надзоръ со стороны казны за производствомъ работъ по окончательно утвержденному проекту долженъ быть поставленъ въ такія условія, которыя не противорѣчили бы самой возможности осуществленія земскихъ дорогъ, именно, необходимо, чтобы различными обязательствами, важность коихъ во многихъ случаяхъ еще довольно проблематична, не возвышалась бы стоимость этихъ дорогъ, ибо только при соблюденіи величайшей бережливости въ ихъ постройкѣ, съ пожертвованіями нѣкоторыми рутинными взглядами, хотя быть можетъ и имѣющими за собою, съ извѣстной точки зрѣнія, небольшое значеніе, — возможно развитіе у насъ земскихъ желѣзныхъ дорогъ, а съ ними, поднятіе доходности существующихъ большихъ линій и, вообще, улучшеніе хозяйственныхъ условій страны, на сколько таковое зависитъ отъ путей сообщенія.

Въ этихъ видахъ, правительственный надзоръ за производствомъ работъ по сооруженію земскихъ дорогъ долженъ быть по возможности упрощенъ и удешевленъ. Казалось бы, что для этого совершенно достаточны тѣ учрежденія, которымъ по закону подчинено, въ настоящее время, частное строительство въ провинціи, именно строительныя отдѣленія губернскихъ правленій; если же это представилось бы почему либо неудобнымъ, то можно было бы

упомянутый надзоръ сосредоточить въ лицѣ того же инженера, который, какъ выше сказано, участвуетъ въ провѣркѣ изысканій. Къ этому представителю власти необходимо, однако, придать и контроль со стороны заинтересованныхъ въ успѣшности сооруженія мѣстныхъ земствъ и городовъ, въ лицѣ особыхъ представителей. Опытъ сооруженія нашей 20 тыс. верстной сѣти желѣзныхъ дорогъ достаточно, кажется, убѣдилъ въ томъ, что подобный при-датокъ ни въ какомъ случаѣ бесполезнымъ признать нельзя. Если же намъ скажутъ, что врядъ ли онъ будетъ и полезенъ, то на это мы отвѣтимъ: во первыхъ, „умъ хорошъ, а два лучше“ и во вторыхъ, нынѣшній порядокъ испытанъ, оказался неудовлетвори-теленъ, а предлагаемый нами еще не испытанъ, ничего несообраз-наго въ себѣ не заключаетъ, слѣдовательно нужно его испробо-вать. Авось дѣло выйдетъ лучше нынѣшняго.

Производя изысканія для земскихъ дорогъ, необходимо имѣть въ виду слѣдующія условія:

1) будущая дорога должна захватывать по пути своему воз-можно большее число населенныхъ пунктовъ; а такъ какъ нельзя назначать на пути столько остановокъ для поѣздовъ, сколько мо-жетъ иногда оказаться желательнымъ, ибо иначе поѣздамъ приш-лось бы останавливаться слишкомъ часто и двигаться, стало быть, черепашимъ ходомъ, поэтому, выборъ между соперничающе-щими пунктами остановки долженъ быть производимъ съ величай-шею осмотрительностью въ пользу того изъ нихъ, который пред-ставляетъ бѣльшую важность для доходности дороги въ первое время послѣ ея открытiя. Съ развитiемъ же движенiя можно бу-детъ и обойденные, такимъ образомъ, пункты ввести въ систему, назначивъ на нихъ остановки не всѣмъ, а только нѣкоторымъ поѣздамъ *).

2) Общее протяженiе линiи между двумя оконечностями ея

*) Очевидно, что подобная мѣра, съ великою пользою для населенiя, могла бы быть примѣнена и къ существующимъ большимъ линiямъ желѣзныхъ до-рогъ, но, къ сожалѣнiю, объ этомъ до сихъ поръ никто не заботится.

должно быть возможно короче, ибо всякое излишнее удлинение наноситъ непоправимый ущербъ, и на всегда, всѣмъ будущимъ пассажирамъ и отправителямъ грузовъ, въ видѣ переплаты за излишній пробѣгъ поѣздовъ; ущербъ этотъ очевидно будетъ возрастать вмѣстѣ съ развитіемъ движенія на дорогѣ. Если бы, ради соблюденія такого условія, пришлось даже оставить въ сторонѣ болѣе удаленные отъ главнаго направленія линіи, хотя, быть можетъ, и немаловажные пункты, то съ этимъ нужно помириться и гораздо лучше, впоследствии, или даже и сразу, построить къ нимъ боковыя вѣтви, тоже по возможно-кратчайшему направленію.

3) Соблюдая условіе возможнаго сокращенія длины линіи, въ видахъ уменьшенія будущаго бесполезнаго пробѣга поѣздовъ, необходимо однако помнить и о нѣкоторыхъ другихъ обстоятельствахъ, ради которыхъ, въ иныхъ случаяхъ, придется поступиться, до известной степени, этимъ условіемъ, на примѣръ, если удлинениемъ линіи можно обойти значительную возвышенность и избѣгнуть, такимъ образомъ, очень глубокой выемки или тоннеля, или обойти рѣку и не строить моста, или обойти глубокое болото и т. п. Во всѣхъ такихъ случаяхъ, необходимо, до постановленія окончательнаго рѣшенія о направленіи линіи, тщательно рассчитать и сравнить, во что обойдется преодоленіе этихъ препятствій, т. е. устройство выемки, тоннеля, моста, гати и т. п., и во что обойдется удлиненіе линіи при обходѣ ихъ. Само собою разумѣется, если стоимость окажется одинакова или почти-что одинакова, то не слѣдуетъ обходить препятствія; если же сравненіе по цѣнѣ будетъ въ пользу обхода, то нужно еще будетъ опредѣлить, во первыхъ, не позволяютъ ли средства, предназначенныя на сооруженіе всей линіи, все таки сдѣлать затрату на преодоленіе данныхъ препятствій, и во вторыхъ, — стоитъ ли на это тратить?

Отвѣчать на первый вопросъ очевидно гораздо легче, чѣмъ на второй, ибо отвѣтъ на второй зависитъ оттого, съ какой точки зрѣнія разсматривать предметъ, съ широкой ли точки зрѣнія же-

лательнаго совершенства или же съ болѣе узкой, — практической возможности; съ этой послѣдней стороны представляется удовлетворительнымъ такое рѣшеніе, которое болѣе сообразно съ нашей трудной задачей въ дѣлѣ построения желѣзныхъ дорогъ: дороги намъ крайне нужны и много ихъ нужно, а капиталовъ у насъ до крайности мало; слѣд. всякое сбереженіе капитала теперь же должно предпочесть затратѣ его, съ возвратомъ косвеннымъ путемъ, т. е. уменьшеніемъ переплатъ пассажировъ и товароозяевъ за излишній пробѣгъ поѣздовъ; затѣмъ, представляется возможнымъ обязать, на примѣръ, будущихъ владѣльцевъ дороги, — кто бы они ни были, — исправлять подобныя вынужденныя уклоненія отъ кратчайшаго пути, изъ средствъ запаснаго капитала, который можетъ со временемъ образоваться изъ обязательнаго отчисленія извѣстныхъ процентовъ отъ чистаго дохода, превышающаго опредѣленный дивидендъ на употребленный для сооруженія дороги капиталъ, съ погашеніемъ подобныхъ послѣдующихъ затратъ на укороченіе линіи, изъ того же лишняго поверстнаго сбора, который можетъ быть сохраненъ на нѣкоторое время и послѣ сокращенія длины пути.

4) Проектируя направленіе линіи, само собою разумѣется, нужно строго соблюдать, чтобы не только не превосходить крайнихъ предположенныхъ предѣловъ крутизны подъемовъ и спусковъ полотна будущей дороги и закругленій ея на поворотахъ, но, по возможности, дѣлать ихъ положе, въ видахъ уменьшенія будущихъ расходовъ на передвиженіе поѣздовъ.

5) Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ представится возможность, необходимо стараться проводить линію по полотну существующихъ большихъ дорогъ. Мы предполагаемъ, что земля на этихъ дорогахъ будетъ отдана бесплатно подъ устройство рельсоваго пути, ибо не представляется никакихъ затрудненій, отдѣлить отъ 20 — 30 саженой ширины полосы, занятой подъ большую дорогу *),

*) Всѣ наши дороги подраздѣляются на 5 разрядовъ, именно, на дороги: 1) главныхъ сообщеній или государственныхъ; 2) большихъ сообщеній; 3) обык-

какія нибудь 3—5, а хотя бы даже и 10 саж. для желѣзной дороги, проведеніе которой, съ канавами по сторонамъ, могло бы развѣ только способствовать осушенію, улучшенію обыкновенной дороги. Кромѣ того, проведеніе желѣзной дороги въ полосѣ, отведенной подъ большую дорогу, могло бы быть полезно еще въ томъ отношеніи, что, по соглашенію съ мѣстными земствами и городами, мосты и гати на обѣихъ дорогахъ можно бы строить на общій счетъ, для совмѣстнаго пользованія, и, такимъ образомъ, улучшились бы, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, существующія сооруженія этого вида, безъ лишнихъ, противу нынѣшнихъ, издержекъ.

Что же касается до возраженія, будто опасно соединять ѣзду на лошадахъ и пѣшеходъ съ движеніемъ поѣздовъ по однимъ и тѣмъ же мостамъ,—то на это можно замѣтить, что еще опаснѣе переправляться въ бродъ или на паромѣ, однакоже большинство нашего населенія не имѣетъ другихъ переправъ, пользуется и ими-то даже не вездѣ и не всегда и, конечно, соединенный мостъ можетъ быть гораздо лучше и удобнѣе того и другаго способа переправы; затѣмъ, если по одному и тому же полотну придется пропускать поѣзды, экипажи и пѣшеходовъ (если нельзя будетъ, по обстоятельствамъ, устроить два отдѣльныхъ проѣздныхъ полотна для тѣхъ и другихъ), то стоитъ только на время прохода поѣздовъ очищать мостъ и никакихъ несчастій не будетъ; отъ этого не будетъ также ни для кого особыхъ стѣсненій, ибо поѣзды на земскихъ дорогахъ будутъ вѣдь ходить не очень часто, да и съ устройствомъ ихъ, само движеніе повозокъ и людей по одной съ поѣздами дорогѣ должно сократиться. Весь вопросъ, такимъ образомъ, сводится къ опредѣленію, въ каждомъ данномъ случаѣ, выгодно ли будетъ строить подобные соединенные мосты и (можетъ быть) нанимать къ нимъ сторожа; если это окажется

новенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) уѣздныхъ почтовыхъ и торговыхъ сообщеній и 5) сельскія и полевая. Ширина дорожной полосы для первыхъ 4 разрядовъ назначается: въ мѣстахъ открытых—въ 20 саж. и въ лѣсистыхъ—30 саж.; для 5-го же разряда—3 саж.

выгоднымъ, то, конечно, должно будетъ бросить всякіе страхи за воображаемыя опасности.

6) Производя изысканія, слѣдуетъ отдавать предпочтеніе такимъ вариантамъ направленія будущей земской дороги, при которыхъ полотно ея придется устраивать преимущественно насыпью; нулевыхъ работъ, т. е. расположенія полотна въ одномъ уровнѣ съ прилегающею мѣстностью, кромѣ неизбѣжныхъ случаевъ (при переходѣ изъ насыпи въ выемку и обратно), допускать безусловно не слѣдуетъ; мелкихъ выемокъ и маленькихъ насыпей также слѣдуетъ избѣгать по возможности; если представится выборъ между тѣми и другими, то малыя насыпи должны быть предпочитаемы мелкимъ выемкамъ.

Все это необходимо и важно соблюдать при составленіи проекта земской дороги, во избѣжаніе вѣчныхъ убытковъ, причиняемыхъ дорогѣ снѣжными заносами въ нулевыхъ мѣстахъ и мелкихъ выемкахъ, а также и въ небольшихъ насыпяхъ. Несоблюденіе, до сихъ поръ, этихъ условій, составляетъ коренную, почти что непоправимую техническую ошибку въ устройствѣ сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности тѣхъ, которыя пролегаютъ по безлѣснымъ мѣстностямъ. Живыми изгородями, заборами, земляными и снѣжными валами и другими обычными способами хотя и поправляется эта основная ошибка, но подобныя поправки стоятъ несоразмѣрно дорого, такъ что казнѣ, давшей почти сполна всѣ средства на сооруженіе дорогъ и затѣмъ постоянно приплачивающей по гарантіи дохода было бы выгоднѣе, въ свое время, нѣсколько увеличить (можетъ быть всего на какіе нибудь 1—1½ процента) строительный капиталъ, чѣмъ допускать нулевыя работы и мелкія выемки. Не мѣшаетъ при этомъ еще замѣтить, что на значительной части нашихъ желѣзныхъ дорогъ исполнено земляныхъ работъ, по числу кубическихъ саженой, меньше чѣмъ показано въ первоначальныхъ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ, хотя денежный остатокъ отъ этой статьи не былъ возвращенъ въ казну; слѣд. для устраненія той капитальной техниче-

ской ошибки, о которой мы говоримъ, не было, во многихъ случаяхъ даже надобности въ увеличеніи строительнаго капитала, а стоило бы только осмотнительнѣе утверждать къ исполненію профиль полотна дорогъ.

Выше я сказалъ, что придерживаюсь, въ вопросѣ объ осуществленіи земскихъ дорогъ, не желательнаго совершенства, а практической возможности, и потому полагаю, что, для дорогъ этого типа, могутъ быть нѣсколько облегчены тѣ строгія требованія, которыя должны быть предъявляемы относительно устройства полотна большихъ желѣзныхъ дорогъ, вполне удобнаго для борьбы со снѣжными заносами. На большихъ дорогахъ ставится цѣлью во что бы то ни стало, въ страшнѣйшую снѣжную бурю, поддерживать непрерывное движеніе. Такое требованіе, во многихъ случаяхъ, вызываетъ, разумѣется, огромныя издержки; есть версты на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, — и такихъ верстъ не мало, гдѣ очистка снѣга за одни сутки иногда стоить 100 руб. и больше, а въ иную снѣжную зиму, съ преобладаніемъ вѣтровъ неблагоприятнаго направленія, подобная верста можетъ обойтись въ нѣсколько сотъ рублей. Такой расходъ могутъ выдерживать наши большія желѣзныя дороги, возмѣщая его стчасти выгодами отъ передвиженія значительнаго количества пассажировъ и грузовъ, пріостанавливать перевозку которыхъ изъ за снѣжныхъ бурь просто нерасчетливо, а большинство нашихъ дорогъ покрываетъ такіе непомерные расходы помощью гарантій т. е. средствами всего государства; для проектируемыхъ же нами земскихъ дорогъ подобныя расходы буквально невыносимы и потому мы предполагаемъ, что, при особенно неблагоприятныхъ обстоятельствахъ, движеніе на этихъ дорогахъ выгоднѣе будетъ просто пріостанавливать. Если въ зиму случится 5, 7 и хотя бы даже 10 такихъ дней, въ этомъ особой бѣды еще не видно. Конечно, впоследствии, вѣроятно и для многихъ земскихъ дорогъ, съ развитіемъ движенія станутъ прямо невыгодными подобныя пріостановки въ отправленіи поѣздовъ, — тогда, — другое дѣло, — найдутся, разумѣется и сред-

ства, помимо государственнаго казначейства, для борьбы съ зимними непогодами.

Этимъ мы закончимъ рѣчь объ изысканіяхъ для земскихъ дорогъ, составленіи и утвержденіи исполнительнаго проекта и перейдемъ къ дальнѣйшему разсмотрѣнію технической стороны сооруженія этихъ дорогъ.

Прежде всего, повторимъ опять, что необходимо рѣшиться на всякія, возможные въ предѣлахъ необходимаго благоразумія, уступки, отречься отъ многихъ, установленныхъ практикою дорогихъ желѣзныхъ дорогъ, взглядовъ, если искренно желать осуществленія у насъ приличной сѣти земскихъ дорогъ. Всюду на свѣтѣ, даже въ странахъ, гдѣ твердо установилось понятіе о невмѣшательствѣ государства въ промышленную жизнь населенія, всякая полезная, вновь возникающая промышленность, пока она не окрѣпла, пока еще не представляется довольно заманчивою для капиталистовъ, между тѣмъ имѣетъ безспорно-важное государственное значеніе, — пользуется, въ томъ или другомъ видѣ помощью государства. Наши будущія земскія дороги, конечно, вполне заслуживаютъ такого же вниманія.

На этомъ, между прочимъ, основаніи предпріятіямъ сооруженія подобныхъ дорогъ должны быть предоставлены права, государственными работамъ присвоенныя, въ томъ числѣ право законнаго занятія и отчужденія казенныхъ и частныхъ недвижимыхъ имуществъ, необходимыхъ для дороги и ея принадлежностей, причемъ слѣдовало бы передавать въ постоянное безвозмездное пользованіе ея, какъ тѣ части полотна существующихъ большихъ дорогъ, которыя, безъ помѣхи для передвиженія по нимъ пѣшеходовъ, повозокъ и гуртовъ, могутъ быть отведены подъ земскую дорогу, такъ равно, находящіяся на линіи ея, казенныя земли, невоздѣланныя, не составляющія оброчныхъ статей и не покрытыя лѣсомъ; кромѣ того, слѣдовало бы допустить, въ казенныхъ, этого разряда, земляхъ, ближайшихъ къ линіи строящейся желѣзной дороги, бесплатное добываніе строительныхъ матеріаловъ, нуж-

ныхъ для сооружеія ея, какъ наприм. камня, гравія, песка, глины и извести. *)

Всѣ акты на пріобрѣтеніе земель и другихъ недвижимыхъ имуществъ, отходящихъ подъ земскую желѣзную дорогу, можно бы было освободить отъ платежа, не только крѣпостныхъ пошлинъ и другихъ, установленныхъ при совершеіи и утверждеіи купчихъ, сборовъ, но даже отъ гербоваго сбора, или же взыскивать его съ разсрочкою, чему имѣются примѣры въ практикѣ по продажѣ нѣкоторыхъ казенныхъ имуществъ частнымъ лицамъ. Точно также можно было бы рѣшить, чтобы плата за отведенныя подъ земскую дорогу казенныя доходныя и городскія или земскія общественныя земли, опредѣленная по расцѣнкѣ, существовавшей во время первоначальнаго занятія ихъ для данной цѣли, была взыскиваема на льготныхъ основаніяхъ, въ теченіи многихъ лѣтъ.

Въ тѣхъ же видахъ облегченія возникновенію и развитію занимающей насъ новой отрасли промышленности слѣдовало бы, по крайней мѣрѣ на первое время, освободить ее отъ обязательства непременно пріобрѣтать тѣ или другія принадлежности желѣзныхъ дорогъ на русскихъ заводахъ, предоставивъ избирать, въ этомъ отношеніи, тѣ рынки, гдѣ можно купить потребные предметы выгоднѣе; тѣ же принадлежности, которыя придется выписывать изъ за границы, если не освободить совершенно отъ уплаты пошлинъ, какъ это еще недавно практиковалось для нашихъ дорого стоившихъ желѣзныхъ дорогъ, то, по крайней мѣрѣ, взыскивать пошлины въ уменьшенномъ размѣрѣ. Не отчислять въ пользу казны, ни изъ капитала сооружеія, ни изъ доходовъ эксплуатаціи, никакихъ суммъ на содержаніе правительственной инспекціи и жандармскаго полицейскаго управленія земскихъ дорогъ, ибо всегда можно, безъ затрудненій и лишнихъ расходовъ, присоединить такія дороги къ ближайшей, существующей инспекціи; мѣстная же полиція должна быть признана вполне достаточною для всѣхъ

*) Всѣ эти льготы въ отношеніи казенныхъ земель дарованы, по концессіямъ, существующимъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

тѣхъ случаевъ, въ коихъ можетъ встрѣтиться надобность въ услугахъ ея.

Пассажирскіе билеты, багажныя и товарныя квитанціи земскихъ дорогъ, по крайней мѣрѣ до той поры, пока доходъ ихъ не достигнетъ известной величины, должны быть освобождены отъ государственнаго налога и гербоваго сбора.

Обязательная ширина полосы отчужденія земель подъ земскія дороги должна быть по возможности меньше; требованіе, чтобы она всюду была достаточна для установки защитъ отъ снѣжныхъ заносовъ, должно быть умалено до крайнихъ предѣловъ, ибо, въ такомъ случаѣ, пришлось бы, пожалуй, только ради этого, отчуждать полосу, мѣстами, въ 20 и болѣе саженой.

Если однажды поставлена задача удешевленія постройки земскихъ дорогъ, то, конечно, не можетъ быть и рѣчи о сохраненіи для нихъ обычной ширины колеи, принятой у насъ, именно 5 футь. Дороги новаго вида должны быть узкоколейныя; исключенія могутъ быть развѣ въ 2 случаяхъ: 1) короткую вѣтвь къ существующей ширококолейной дорогѣ, наприм. вѣтвь длиною въ 3—4 версты, очевидно не стоитъ строить иной ширины, чѣмъ главная линія, ибо иначе пришлось бы заводить для вѣтви особый подвижной составъ и перегружать товаръ послѣ 3—4 верстъ перевозки; 2) если земская дорога обоими своими концами упирается въ существующія дороги съ широкою колею. Впрочемъ, въ этомъ послѣднемъ случаѣ еще нельзя, въ виду постановленной нами цѣли удешевленія постройки, безусловно отдавать предпочтеніе широкой колеѣ, ради того только, чтобы избѣжать перегрузки; наприм. если на будущей земской дорогѣ нельзя ожидать значительнаго транзита, а рассчитывается, главнымъ образомъ, на мѣстное движеніе, или, если будущая дорога достаточно длинна и поэтому сооруженіе ея, даже съ заготовкою подвижнаго состава, все таки представитъ достаточныя выгоды противу постройки ширококолейной дороги съ тяжелыми рельсами, фундаментальными сооруженіями и заготовкою хотя бы меньшаго, но тяжелаго и дорогаго, добавоч-

наго къ средствамъ главной линіи, подвижнаго состава;—во всѣхъ подобныхъ случаяхъ слѣдуетъ предпочесть узкую колею широкой, даже и тогда, когда будущая земская дорога упирается обоими своими концами въ существующія широко-колейныя дороги, или однимъ концемъ въ существующую, а другимъ въ имѣющую осуществиться въ недалекомъ будущемъ.

Противники узкой колеи обыкновенно возражаютъ, что во всякомъ и, въ особенности, въ послѣдне-приведенныхъ случаяхъ, на всегда непроизводительны будутъ расходы по перегрузкѣ товаровъ изъ вагоновъ одной дороги въ вагоны другой. На самомъ дѣлѣ въ этомъ возраженіи кроется недоговорка. Тамъ, гдѣ, положимъ, въ теченіи одной навигаціи переѣзжаютъ между какими нибудь пунктами сотни тысячъ людей, было бы разумѣется убыточно перевозить ихъ не только на дощаникахъ, по старинному, но даже и на мелкихъ пароходахъ, а слѣдуетъ употреблять для этого огромныя пароходы; но тамъ, гдѣ все передвиженіе ограничивается, скажемъ, сотнею лицъ, было бы, обратно, убыточно заводить даже и маленькій пароходикъ. Въ подобномъ же положеніи будетъ находиться и дѣло перегрузки товаровъ на земскихъ дорогахъ, гдѣ количество перегружаемыхъ пудовъ будетъ незначительно и слѣд. убытокъ будетъ мало чувствителенъ. Не говоря уже о томъ, что, при введеніи механическихъ приспособленій, расходы по перегрузкѣ могутъ быть сведены до $\frac{1}{20}$, а не то и до $\frac{1}{30}$ доли копѣйки съ пуда, но даже и при обыкновенной ручной перегрузкѣ, она обойдется не дороже $\frac{1}{10}$ и, много много, въ $\frac{1}{8}$ долю коп. съ пуда. А $\frac{1}{8}$ коп. представляетъ собою, при перевозномъ тарифѣ въ $\frac{1}{12}$ коп. съ пудо-версты (обыкновенный тарифъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ для грузовъ 1-го разряда, каковой тарифъ мы полагаемъ возможнымъ установить на первое время и для земскихъ дорогъ) какъ бы увеличеніе пробѣга груза всего на $1\frac{1}{2}$ версты, что конечно гораздо легче вынести, при общемъ пробѣгѣ наприм. въ 20 — 25 и болѣе верстъ, чѣмъ дорого стоящую дорогу съ небольшимъ движеніемъ, лежащую вѣчнымъ бременемъ на всемъ госу-

дарствѣ. Наконецъ, если бы когда либо настала такая пора, что задержка и расходы по перегрузкѣ оказались бы невыгодны, вслѣдствіе неожиданнаго развитія движенія, тогда явятся и средства для передѣлки ширины рельсовой колеи. Вооружаться же теперь противу перегрузки и въ то же время желать развитія сѣти мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, значить, по меньшей мѣрѣ, ставить себя въ заколдованный кругъ.

Есть еще одно возраженіе противъ узкой колеи, кажущееся, сторонникамъ однообразія ея, весьма важнымъ: они говорятъ, что нарушеніе однообразія колеи повлечетъ къ большимъ неудобствамъ въ военное время, лишая возможности безостановочно перевозить войска и военные припасы по всей территоріи нашей безъ перегрузки, и, слѣдовательно, безъ задержки; что нельзя будетъ пользоваться всей массой подвижнаго состава тамъ, куда, по стратегическимъ соображеніямъ, желательно будетъ стянуть его. Все это, безъ сомнѣнія, съ извѣстной точки зрѣнія, вѣрно, но только при условіи близорукаго отношенія къ задачамъ жизни, при условіи забыванія азбучныхъ истинъ о томъ, что государство можетъ стремиться къ улучшенію быта населенія и достигать этого только въ мирѣ; что война, самая побѣдная, ничего кромѣ разоренія не приноситъ; что и на войнѣ тотъ преуспѣваетъ, кто хорошо подготавливаетъ народныя силы въ мирное время. Поэтому тамъ, гдѣ вопросъ идетъ о возможности созданія улучшенныхъ путей сообщенія, съ нѣкоторымъ пожертвованіемъ со стороны спеціально-военныхъ цѣлей, или же, обратно, съ застоємъ въ этомъ созданіи, но за то съ удовлетвореніемъ, въ извѣстной (хотя, конечно, вслѣдствіе нашей бѣдности, въ ограниченной) мѣрѣ, случайнымъ потребностямъ военнаго времени, не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія, на чьей сторонѣ благоразуміе.

Конечно, узко-колейныя дороги не могутъ перевозить въ данное время такихъ количествъ войскъ и ихъ припасовъ, какъ широко-колейныя, но это вовсе не доказательство въ пользу послѣдняго типа для будущихъ земскихъ дорогъ, ибо: 1) сравнивать

нужно нынѣшнее бездорожье, или ограниченное распространение боковых вѣтвей, въ случаѣ дорогой постройки ихъ, съ существованіемъ болѣе или менѣе значительной сѣти этихъ вѣтвей съ узкою колею; 2) никто и не рекомендуетъ продолженіе нынѣшнихъ линій главныхъ рельсовыхъ сообщеній дѣлать узко-колейными; 3) мы много истратили государственныхъ средствъ на стратегическія линіи, вслѣдствіе чего западный край, наприм., обогатился желѣзными дорогами въ ущербъ значительной части остальной Россіи, которая также несетъ государственныйя повинности и не должна быть забываема снабженіемъ однимъ изъ могучихъ орудій для улучшенія быта; 4) узко-колейныя дороги, какъ артеріи, проникающія отъ линій главныхъ сообщеній въ глубь страны, безспорно сослужать государству хорошую службу не только въ мирное, но и въ военное время; съ помощью ихъ облегчится и удешевится, въ мирное время, движеніе почты, новобранцевъ, отпускныхъ, арестантовъ; въ военное время, мобилизація запаса и ополченія, перемѣщеніе небольшихъ отрядовъ, сборъ лошадей для арміи, подвозъ провіанта и другихъ запасовъ.

Теперь вопросъ: какой же ширины выбрать колею?

Кажется, нечего и толковать о томъ, что принятая у насъ, для осуществленныхъ узко-колейныхъ дорогъ, ширина пути въ $3\frac{1}{2}$ фута, велика; она годится для значительнаго размѣра движенія и, слѣдовательно, избыточна, дорога для разсматриваемыхъ нами обстоятельствъ. Для земскихъ дорогъ чѣмъ уже будетъ выбрана колея, тѣмъ лучше, ибо тѣмъ дешевле будетъ стоить сооруженіе дороги и тѣмъ удобнѣе ея разбивка на мѣстѣ, такъ какъ, чѣмъ меньше разстояніе между рельсами, тѣмъ радіусъ кривыхъ на поворотахъ дороги можетъ быть меньше, тѣмъ круче допускаются повороты. Остается, затѣмъ, одно условіе: колея должна быть такой наименьшей ширины, которая не противурѣчила бы существеннымъ требованіямъ техники.

Въ этомъ отношеніи, даже и за границей, гдѣ въ послѣднія 10—15 лѣтъ горячо принялись, какъ за теоретическое, такъ и

за практическое изученіе техники и экономики узко-колейныхъ дорогъ, вопросъ далеко еще не рѣшенъ окончательно. Мы встрѣчаемъ за границею до 12 различныхъ размѣровъ узкой колеи, въ предѣлахъ между 2 и 4 футами.

Изъ извѣстныхъ линій, 2-хъ футовую колею имѣетъ фести-ніогская дорога въ сѣверномъ Уэльсѣ въ Англіи; дорога брелевой долины, въ Германіи, имѣетъ ширину колеи въ 2 фута 7 дюймовъ; дороги изъ Турина въ Риволи, въ Италіи и Денверъ-Ріо-Гранде въ соединенныхъ штатахъ сѣверной Америки *)—2 фута 11¹/₂ дюймовъ; ост-индскія, австралійскія, французскія, швейцарскія и австрійскія дороги,—отъ 3¹/₄ до 3¹/₂ футъ; шведскія, норвежскія и бельгійскія,—отъ 3¹/₂ до 4 футъ. Въ виду того, что для проектируемыхъ земскихъ дорогъ предлагается самая умѣренная скорость, казалось бы, можно было принять для нихъ и самую узкую колею изъ осуществленныхъ на практикѣ, т. е. 2 фута. Противъ этого размѣра колеи мы встрѣчаемъ только одно, повидимому серьезное, возраженіе, опирающееся на указанія извѣстнаго англійскаго инженера Спунера, выведенныя имъ изъ наблюденій надъ эксплуатаціею фестиніогской дороги, что, при суровомъ переменчивомъ климатѣ необходимо особенно опасаться всякихъ дурныхъ случайностей для безопаснаго движенія поѣздовъ по колеѣ въ 2 фута **), а потому, земляное полотно и путь такихъ дорогъ необходимо устраивать и содержать съ особенною тщательностью, и, слѣдовательно,—заключаютъ изъ этого возражатели,—

*) Замѣтимъ здѣсь кстати, что эта послѣдняя линія имѣетъ длины болѣе 1500 верстъ; она проходитъ по мало-населенной мѣстности между Колорадо и Тексасомъ. Очевидно, что американцы смотрятъ на узко-колейныя дороги не только какъ на питательныя, короткія вѣтви, но и какъ на большія линіи, имѣя въ виду, что тамъ, гдѣ движеніе пока слабо, нѣтъ возможности строить широко-колейные пути; что нельзя въ счетъ будущаго растрачивать капиталы настоящаго, точно такъ, какъ нельзя и оставлять настоящее безъ хорошихъ путей сообщенія. Впрочемъ, въ соединенныхъ штатахъ невозможно было бы и найти капиталы для платоническихъ дорогъ: тамъ желѣзнодорожная промышленность не пользуется никакими казенными гарантіями.

**) Точнѣе говоря, колея фестиніогской дороги имѣетъ 1 футъ 11¹/₂ дюйм. ширины.

колея въ 2 фута непригодна для нашей цѣли, именно вслѣдствіе относительной дороговизны ея.

Конечно, мы должны повторить здѣсь опять, что вопросъ о нисшемъ предѣлѣ ширины колеи еще недостаточно разработанъ, но позволимъ напомнить, что и введенная впервые творцемъ желѣзныхъ дорогъ, Стифенсономъ, нынѣшняя широкая колея [обычная заграничная 4 фута 8¹/₂ дюймовъ], въ свое время подвергалась также сомнѣніямъ на счетъ устойчивости при ѣздѣ съ большою скоростью и, вообще, на счетъ удобства перевозки. Не за горами отъ насъ то время, когда Брюнель, пользуясь авторитетомъ и сказанными сомнѣніями, строилъ въ Англіи дороги въ 5¹/₂ и даже до 7 слишкомъ футъ ширины [Great-Western 7 футъ 2 дюйма]. Однако же тогдашняя „узкая“ колея [4 ф. 8¹/₂ д.] впоследствии восторжествовала и брүнелевскія широкія дороги были передѣланы. *).

Напоминая объ этомъ фактѣ изъ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла, слѣдуетъ еще для уясненія занимающаго насъ предмета прибавить, что заключенія Спунера относятся къ такой дорогѣ, гдѣ пассажирскіе поѣзды на нѣкоторыхъ участкахъ достигаютъ скорости 45 верстъ въ часъ, и гдѣ крутизна кривыхъ доходитъ до радіуса въ 16¹/₂ сажень (35 метровъ). Подобныя условія на нашихъ будущихъ земскихъ дорогахъ не предвидятся, такъ какъ, вообще говоря, ѣздить скоро по этимъ дорогамъ будетъ убыточно; мѣстность же большей части Россіи равнинна и потому почти всегда можно обойтись безъ очень крутыхъ поворотовъ.

Настаивая на практичности введенія 2-хъ футовой колеи для земскихъ дорогъ, мы этимъ самымъ вовсе не хотимъ сказать, что смотримъ на нее, какъ на исключительную мѣру; мы не меньше другихъ желаемъ, чтобы вопросъ этотъ былъ разработанъ съ величайшимъ тщаніемъ и теоретически и практически, примѣни-

*) Въ видѣ наслѣдства отъ тѣхъ временъ едва ли только не у насъ однихъ и осталась дорога съ избыточно широкою колеєю,—это царскосельская дорога, въ 6 футъ

тельно къ нашимъ условіямъ, но остаемся при сужденіи, что подобная разработка ни въ какомъ случаѣ не должна останавливать безотлагательный приступъ къ сооруженію земскихъ дорогъ.

Если бы однако, по какой либо причинѣ, 2-хъ футовый размѣръ колеи, для земскихъ дорогъ признанъ былъ не соответственнымъ, на такой случай примемъ для послѣдующаго изложенія ширину колеи въ $\frac{3}{4}$ метра = $2\frac{46}{100}$ фута = 1 арш. $1\frac{1}{2}$ вершк. Этотъ размѣръ установленъ весьма обширными изслѣдованіями заграничныхъ и, въ особенности, германскихъ инженеровъ *) для узко-колейныхъ дорогъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда не предвидится большое движеніе и значительная скорость хода поѣздовъ, — слѣдовательно именно при наличности тѣхъ условій, въ которыхъ будетъ находиться большинство нашихъ земскихъ дорогъ.

Земляное полотно, мосты и трубы этихъ послѣднихъ дорогъ, конечно, должны быть устроены для одной пары рельсовъ. Если бы, съ развитіемъ движенія, оказалась надобность уложить второй путь, тогда и можно будетъ уширить, какъ полотно, такъ и искусственныя сооруженія; будутъ хорошіе доходы, — найдутся и средства для усиленія провозной способности дороги.

Уклоны полотна земскихъ дорогъ, (подъемы и спуски) должны быть разумѣется, какъ можно положе, для уменьшенія расходовъ на тягу поѣздовъ и для возможности обходиться, вообще легкими паровозами. Уклоны эти въ крайнихъ только случаяхъ, могутъ быть доводимы до $\frac{25}{1000}$, да и то если бы, гдѣ либо на протяженіи дороги, встрѣтилась безусловная необходимость допустить подобный или еще болѣе крутой уклонъ, то слѣдуетъ тщательно разсчитать, не выгоднѣе ли, въ такомъ случаѣ, поднимать въ этомъ мѣстѣ поѣзды до вершины уклона посредствомъ постоянной

*) Вопросъ о второстепенныхъ и, въ связи съ нимъ, вопросъ объ узко-колейныхъ дорогахъ до того привлекаетъ вниманіе за границею, что въ последнее время тамъ образовались даже спеціальныя общества для всесторонняго изученія этого предмета.

машины, чѣмъ ради одного препятствія увеличивать вѣсъ всѣхъ паровозовъ, а съ ними и вѣсъ рельсовъ и вообще, всего верхняго строенія дороги. Кромѣ того, подъемъ поѣзда по исключительной крутизны уклону можно производить частями, однимъ и тѣмъ же паровозомъ, для чего стоитъ только устроить на вершинѣ уклона небольшой разъѣздный путь.

Радіусы кривыхъ на поворотахъ дороги должны быть, по возможности, не менѣе 75 саж. и крайнимъ предѣломъ ихъ, въ случаѣ неизбежности, слѣдуетъ считать 50 саж. въ полѣ и до 30 саж. при подходѣ къ мѣстамъ постоянной остановки поѣздовъ.

Ширина полотна, считая ее по линіи, проходящей чрезъ нижнія грани рельсовъ до пересѣченія съ откосами полотна, должна быть не менѣе 9 футъ; на крутыхъ кривыхъ и высокихъ насыпяхъ можно, для большей безопасности, увеличивать ее до $9\frac{1}{2}$ и даже до 10 футъ.

Ширину промежутка между двумя путями на разъѣздахъ, зависящую, главнымъ образомъ, отъ ширины подвижнаго состава, необходимо дѣлать такую, чтобы, во время стоянки двухъ встрѣчныхъ поѣздовъ, можно было безопасно производить посадку и высадку пассажировъ, нагрузку и выгрузку товаровъ.

Земляное полотно должно имѣть правильно-расположенныя и устроенныя канавы для отвода воды. Вообще всѣ мѣры, обычныя для всякихъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи проведенія полотна по косогорамъ, болотамъ и проч., безусловно должны быть соблюдаемы и при сооруженіи земскихъ дорогъ.

Песчаный (балластный) слой на земскихъ дорогахъ не представляется необходимымъ *) и его, конечно, можно вовсе не дѣлать тамъ, гдѣ полотно будетъ состоять изъ песчанистой, водо-

*) До недавней передѣлки, во время укладки втораго пути, царскосельская дорога просуществовала около 40 лѣтъ безъ балласта и никакой, отъ этого, опасности не испытывала, не смотря на скорость движенія въ 30, и даже болѣе, верстъ въ часъ.

проницаемой земли и особенно еще, если оно при этомъ расположено будетъ въ насыпи. Тамъ же, гдѣ признано будетъ необходимымъ имѣть особый балластный слой, достаточно будетъ сдѣлать его толщиною вершка въ 4. Если бы, вслѣдствіе неимѣнія, по близости отъ какого либо участка дороги, пригоднаго для балластнаго слоя матеріала, подвозка его издалека на лошадяхъ оказалась невыгодною, то можно открывать движеніе и безъ балласта, съ тѣмъ, чтобы онъ впослѣдствіи былъ развезенъ поѣздами. Однакоже подобную работу нужно производить съ большими предосторожностями и тщаніемъ, сберегая подвижной составъ и рельсы отъ порчи, легко возможной при балластировкѣ такимъ порядкомъ. При постройкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на этотъ предметъ, къ сожалѣнію, обращается очень мало вниманія и отъ этого много терпитъ доходность дорогъ въ первый годъ эксплуатаціи, вслѣдствіе большихъ затратъ на ремонтъ подвижнаго состава, тотчасъ же по открытіи правильнаго движенія.

Шпалы для проектируемыхъ нами земскихъ дорогъ могутъ быть допущены: длиною $4\frac{2}{3}$ футъ (2 аршина). шириною въ 6 и толщиною въ 4 дюйма, если изготовлены изъ дубоваго лѣса и— 8×5 дюймовъ изъ сосноваго или хорошаго еловаго; переводя послѣдніе размѣры на вершки, получаемъ: $4\frac{1}{2}$ вершк. шир. и около 3 вершк. толщ.; слѣдовательно, изъ 6 вершковаго 8 аршиннаго бревна выйдеть 8 шпаль. На версту пути потребуется до 1850 шпаль. Если опытъ укажетъ на надобность, можно будетъ у стыковъ рельсовъ укладывать шпалы на продольные лежни.

Рельсы,—обыкновеннаго американскаго или, такъ называемаго, виньолевскаго типа, вѣсомъ въ 12 фунтовъ на погонный футъ. При этомъ вѣсѣ, на версту пути потребуется 2,100 пуд. рельсовъ.

Скрѣпленій къ рельсамъ, состоящихъ изъ костылей, болтовъ, накладокъ и подкладокъ (послѣднихъ—на кривыхъ малаго радіуса), потребуется на версту пути около 200 пудовъ.

Мосты и трубы на земскихъ дорогахъ, полагаемъ, выгоднѣе

всего будетъ строить изъ дерева, кромѣ тѣхъ развѣ мѣстностей, гдѣ дерево окажется очень дорого, а камень и желѣзо дешевы.

Вмѣсто деревянныхъ свайныхъ опоръ, полезно бы было, гдѣ представится то удобнымъ, устраивать мосты на чугунныхъ, ввинчиваемыхъ въ грунтъ, сваяхъ, разумѣется съ защитою ихъ, по общему правилу, ледорѣзами.

Мосты, какъ выше было уже замѣчено, желательно бы было, если представится къ тому возможность, соединять съ земскими и городскими, дабы, такимъ образомъ, достигнуть, на сколько позволятъ лишнія средства, болѣе долговѣчнаго и рациональнаго въ техническомъ отношеніи, устройства ихъ, къ обоюдной выгодѣ земства и желѣзной дороги.

При переходѣ чрезъ значительныя рѣки, мостовъ вовсе не слѣдуетъ устраивать и, вмѣсто нихъ, перевозить поѣзды на паромѣ. Конечно, во время ледохода, сообщеніе между обоими берегами, при такомъ способѣ переправы, будетъ прекращаться, но, вообще говоря, не на долго, ибо паромы для земскихъ желѣзныхъ дорогъ, предполагаемъ, будутъ строиться достаточно прочныя и приспособленныя для передвиженія, какъ во время ледохода средней силы, такъ равно и вслѣдъ за остановкою льда на зиму, по каналу въ немъ. Неудобства, возникающія, безъ сомнѣнія, отъ невозможности непрерывнаго движенія въ теченіи нѣсколькихъ дней въ году, не должны служить помѣхою осуществленія земскихъ желѣзныхъ дорогъ, каковое, въ свою очередь, мало вѣроятно, если, изъ за этого кратковременнаго неудобства, рѣшено бы было строить дороги сказаннаго разряда не иначе, какъ съ постоянными мостами значительнаго протяженія.

Чрезъ овраги большой глубины, въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ, по обстоятельствамъ, оказалось бы, что дешевле устроить деревянный путепроводъ (эстакаду), вмѣсто высокой насыпи, слѣдуетъ отдавать предпочтеніе первому изъ этихъ двухъ видовъ сооруженій, имѣя въ виду замѣнить путепроводъ насыпью впоследствии.

Никакихъ шлагбаумовъ съ постоянными при нихъ сторожами

и домами на переѣздахъ, на земскихъ дорогахъ имѣть и строить не нужно, ибо обойтись безъ нихъ весьма легко, а между тѣмъ учрежденіе ихъ будетъ стоить дорого, и при первоначальномъ сооруженіи и, затѣмъ, при эксплуатаціи. Исключенія, только въ самыхъ крайнихъ, развѣ, случаяхъ, могутъ быть, въ этомъ отношеніи, допущены для тѣхъ мѣстъ, гдѣ желѣзная дорога пересѣкаетъ особенно бойкіе подгородные тракты и нѣкоторыя городскія улицы. Въ послѣднее время допускаемо было, для нѣкоторыхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, устройство переѣздовъ на полевыхъ дорогахъ съ шлагбаумами, но безъ постоянной охраны, съ возложеніемъ отвѣтственности за таковую на мѣстныхъ жителей. Разумѣется, это послѣднее требованіе уставовъ не можетъ разсчитывать на осуществленіе, ибо отвѣтственность возлагается на всѣхъ мѣстныхъ жителей, слѣдовательно ни на кого не возлагается, и изреченіе это, очевидно, сдѣлано только ради успокоенія, что безъ охраны, хотя бы на бумагѣ, не остается ни одного переѣзда чрезъ рельсовый путь. Однакоже, бесполезные, при подобныхъ условіяхъ, шлагбаумы все таки стоятъ денегъ и требуютъ ремонта, а потому на земскихъ дорогахъ, кромѣ сказанныхъ исключеній, ихъ вовсе устраивать не слѣдуетъ.

Точно также не зачѣмъ тратиться на устройство особыхъ домовъ и казармъ вдоль линіи, для помѣщенія сторожей и рабочихъ, осматривающихъ и ремонтирующихъ рельсовый путь; очевидно, что люди эти, кромѣ развѣ особыхъ, исключительныхъ, случаевъ, могутъ помѣщаться въ ближайшихъ селеніяхъ, откуда обыкновенно и нанимается большинство ихъ.

Станціонныя постройки на земскихъ дорогахъ должны быть самыя ограниченныя. Примѣръ нашихъ большихъ желѣзныхъ дорогъ, въ этомъ отношеніи, не только не противурѣчитъ высказанному положенію, но даже, напротивъ, подтверждаетъ вѣрность его. Людямъ, близко знакомымъ съ дѣломъ, очень хорошо извѣстно, что на большей части промежуточныхъ станцій нашихъ, пассажирскія зданія обыкновенно стоятъ пустыми; два-три, допу-

стимъ, даже 10 пассажировъ въ день, сторожъ, телеграфисты и станціонные агенты,—вотъ и всѣ посѣтители этихъ зданій; а между тѣмъ возведеніе всѣхъ построекъ на какой нибудь маленькой станціи, съ каменными водоемными и водоподъемными зданіями, съ длинными водопроводами, паровою машиною, съ каменнымъ паровознымъ зданіемъ, въ которомъ можетъ быть 5—6 разъ въ году стоитъ паровозъ, съ запасными путями, иногда заростающими травою, и съ прочими принадлежностями, стоитъ 40—50 и болѣе тысячъ рублей, что, при средней величинѣ перегона между станціями верстъ въ 20, представляетъ лишній расходъ на версту пути въ 2—2¹/₂ или и болѣе тыс. руб.

Подобныя непроизводительныя траты невозможны для земскихъ дорогъ. При сооруженіи ихъ достаточно ограничиться устройствомъ отдѣльнаго пассажирскаго зданія развѣ только на оконечной станціи; на промежуточныхъ пунктахъ остановки поѣздовъ вполне достаточно, если помѣщеніе для ожидающихъ пассажировъ будетъ въ просторной сельской избѣ на подобіе почтовыхъ станцій. Для склада товаровъ,—небольшія платформы съ крышей вполне удовлетворяютъ дѣйствительнымъ потребностямъ перваго времени эксплуатаціи; затѣмъ, по мѣрѣ надобности, можно будетъ принимать въ тѣмъ же селеніяхъ сараи, либо устраивать ихъ самымъ простѣйшимъ, дешевѣйшимъ образомъ. Служащіе могутъ помѣщаться на частныхъ квартирахъ, кромѣ тѣхъ, развѣ, случаевъ, когда пунктъ остановки поѣздовъ будетъ значительно удаленъ отъ жилья, что, впрочемъ, почти невозможно по самому существу дѣла.

Точно также, паровозные и вагонные сараи и мастерскія должны быть устраиваемы въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ и дешевѣйшимъ, для каждой данной мѣстности, способомъ. Большой ремонтъ подвижнаго состава слѣдуетъ, по возможности, сдавать, по предварительному соглашенію, въ существующія мастерскія желѣзной дороги, къ которой примыкаетъ земская дорога, или же частнымъ заводамъ, если таковыя существуютъ по близости. Конечно, при значительномъ протяженіи земской дороги, и, слѣд.

при значительномъ подвижномъ составѣ, большой ремонтъ его выгоднѣе будетъ производить въ собственныхъ мастерскихъ. Какъ большой такъ и малый ремонтъ должно производить самымъ хозяйственнымъ образомъ, безъ сложныхъ системъ счетоводствъ, безъ восходящаго ряда начальствъ, надзирающихъ за этимъ дѣломъ и, вообще, вести все заведеніе возможно ближе къ коммерческимъ приѣмамъ *), а не къ тѣмъ, которые практикуются на нѣкоторыхъ большихъ нашихъ дорогахъ и во многихъ отношеніяхъ напоминаютъ, къ сожалѣнію, легенды о казенныхъ фабрикахъ и заводахъ.

Водоснабженіе паровозовъ, будетъ ли оно производиться изъ колодцевъ, прудовъ или текучихъ водъ, во всякомъ случаѣ должно быть располагаемо такъ, чтобы не требовало длинныхъ водопроводовъ; паровыхъ машинъ для подъема воды слѣдуетъ избѣгать во всякомъ случаѣ, приспособляя ручное накачиваніе, применяя вѣтряные приводы или живыхъ двигателей: Можетъ быть на оконечной станціи и окажется выгоднѣе поставить для подъема воды паровую машину, въ такомъ случаѣ нужно вполнѣ утилизировать ее, приспособивъ наприм. къ работѣ мастерскихъ, къ пилкѣ дровъ и проч.

Для всѣхъ построекъ должны быть поставлены только два условія: достаточная, по обстоятельствамъ, прочность и цѣлесообразность; затѣмъ, должны быть откинута всякія другія требованія строительнаго устава, которыя хотя, можетъ быть, и хороши теоретически, но, при нашей бѣдности, рѣшительно не вяжутся съ практикою и только препятствуютъ постепенному улучшенію строительства и другихъ сторонъ промышленной дѣятельности на-

*) Между прочимъ, при извѣстной организаціи этого хозяйства возможно, для полной утилизаціи станковъ, технической и рабочей силы мастерскихъ, слѣд. съ выгодною для желѣзной дороги, исполнять заказы и на сторону, что въ нашей провинціи, — гдѣ, мѣстами, единственнымъ представителемъ механической мастерской является кузница, снабженная допотопными средствами, — было бы прекраснымъ подспорьемъ во многихъ случаяхъ.

шего отечества *). Такимъ образомъ, помѣщенія для паровозовъ и постоянныхъ паровыхъ машинъ должны быть устраиваемы самымъ дешевѣйшимъ, для данной мѣстности, способомъ, хотя бы даже изъ дерева, въ противурѣчїе со строительнымъ уставомъ. Теоретическія стремленія къ наилучшему, повторяемъ, должны быть принесены въ жертву практическому стремленію къ осуществимому, если желать возможно-большаго развитія у насъ порядочныхъ путей сообщенія, какъ и вообще всякихъ иныхъ проявленій улучшенія быта; иначе намъ долго не выйти изъ крайней бѣдности и невѣжества.

Телеграфъ вдоль земскихъ дорогъ мы считаемъ излишнимъ, не потому, впрочемъ, что онъ стоилъ бы дорого при первоначальномъ устройствѣ *) но потому, что содержаніе его, въ коемъ важную статью представляетъ жалованье служащимъ (на каждомъ телеграфномъ постѣ должны быть двое телеграфистовъ, а на земскихъ дорогахъ предполагается вообще большое число пунктовъ остановки поѣздовъ), ляжетъ весьма тяжелымъ бременемъ на доходность дороги. Безъ телеграфа можно, вообще, обойтись въ дан-

*) По закону, можно наприм. строить деревянный домъ съ деревянными желѣзными лѣстницами, и нельзя строить каменный домъ съ деревянными лѣстницами. Неужели первый можно признать менѣе огнеопаснымъ чѣмъ второй? Во многихъ мѣстахъ у насъ нѣтъ несгорающаго матеріала для лѣстницъ, а между тѣмъ кирпичные дома строились бы охотно. Такимъ образомъ, законъ, вмѣсто поощренія къ возведенію несгорающихъ построекъ, только препятствуетъ этому, ставя дѣло ребромъ: или все или ничего! Паровую машину можно помѣстить на суднѣ съ деревяннымъ корпусомъ и возить на этомъ пароходѣ пассажировъ, помѣщающихся надъ самой машиной, а нельзя помѣщать ту же машину въ деревянной нежилой постройкѣ, стоящей гдѣ либо особнякомъ. Здѣсь не мѣсто входить въ подробности этого рода, но нельзя не указать на то обстоятельство, что, если во всей строгости примѣнить требованія строительнаго и фабричнаго уставовъ къ существующимъ у насъ промышленнымъ заведеніямъ, работающимъ паромъ, то пришлось бы вѣроятно уничтожить болѣе половины ихъ. И это—въ странѣ, гдѣ промышленность находится въ періодѣ перваго младенчества, гдѣ и безъ того существуетъ масса другихъ препятствій, мѣшающихъ ей подняться на ноги.

*) При установкѣ приемныхъ аппаратовъ примѣрно верстъ чрезъ 20, устройство телеграфной линіи съ однимъ проводомъ въ сущности обойдется не особенно дорого,—рублей 100—125 за версту.

номъ случаѣ потому, что большинство земскихъ дорогъ будутъ представлять собою короткія питательныя вѣтви къ существующимъ дорогамъ или пристанямъ, и если имѣть въ движеніи постоянно одинъ только поѣздной составъ, то ему и не нужно получать пропускныхъ депешъ отъ станціи до станціи, такъ какъ столкнуться съ другимъ поѣздомъ онъ не можетъ. Конечно, съ развитіемъ движенія, можетъ быть, и придется отказаться отъ этого порядка въ отправленіи поѣздовъ и не удовольствоваться, взамѣнъ его, даже такъ называемою шотландскою системою *), но тогда найдутся и средства для устройства и постоянного дѣйствія телеграфа. И раньше того, гдѣ обстоятельства позволяютъ или требуютъ, можно бы было, на примѣръ, пользоваться правительственнымъ телеграфомъ за самую ограниченную плату *), съ причисленіемъ желѣзно-дорожныхъ депешъ, въ отношеніи очереди въ передачу, къ разряду служебныхъ, т. е. выше всѣхъ частныхъ телеграммъ; устраивать, наконецъ, за счетъ желѣзной дороги, такъ называемыя вспомогательныя станціи съ ограниченнымъ дѣйствіемъ, недавно введенныя у насъ въ видѣ опыта, и пользоваться при этомъ проводами казенной телеграфной линіи.

Количество подвижнаго состава, при первоначальномъ заказѣ его, должно быть строго соображено съ размѣрами ожидаемаго движенія въ первое время, такъ, чтобы, паровозы и вагоны не

*) Система эта въ сущности состоитъ въ томъ, что для каждаго перегона между станціями имѣется особое, отличающееся цвѣтомъ и формою, древко, безъ котораго ни одинъ поѣздъ со станціи отправленъ быть не можетъ. На нѣкоторыхъ англійскихъ дорогахъ мѣстнаго значенія достигается, при этомъ способѣ, ежедневная отправка въ каждую сторону до 14 поѣздовъ, что, конечно, для нашихъ земскихъ желѣзныхъ дорогъ представляется достижимымъ во всякомъ случаѣ не въ очень близкомъ будущемъ. Такимъ образомъ, шотландская система еще долго можетъ замѣнить, на этихъ дорогахъ, электрической телеграфъ какъ средство, обеспечивающее безопасность движенія поѣздовъ, вѣрнѣе, устраняющее возможность ихъ столкновенія.

*) Въ большинствѣ случаевъ, всякая, самая дешевая, плата была бы выгодна для казны, такъ какъ въ лухой провинціи телеграфныя чины часто скучаютъ отъ нечего дѣлать.

оставались безъ дѣла, за исключеніемъ, разумѣется, времени, необходимаго на ихъ осмотръ, ремонтъ и чистку.

Паровозы должны быть такъ называемые тендерные или танковые, т. е. такіе, гдѣ паровозъ и вагонъ, въ коемъ возятся вода и топливо (тендеръ) составляютъ одно цѣлое; при этомъ конструкція паровоза должна быть такъ приспособлена, чтобы онъ могъ съ удобствомъ и безопасностью двигаться и переднимъ и заднимъ ходомъ, ибо тогда не нужно будетъ устраивать особыхъ круговъ или треугольниковъ для поворота паровоза.

Сильный тормазъ, приспособленія для уничтоженія выбрасываемыхъ на ходу искръ, для выпуска отработавшаго пара безъ пуганья скотины, для тушенія пожара, сигнальный колоколь, хорошая будка для машиниста и всѣ другія новѣйшія усовершенствованія въ паровозной технику, направленныя къ увеличенію производительности, безопасности движенія и удобствъ паровозной прислуги, должны имѣть мѣсто и при изготовленіи паровозовъ для земскихъ дорогъ.

Вѣсъ паровоза сообразуется съ величиною поѣзда, который онъ долженъ двигать при заданныхъ условіяхъ скорости, крутизны подъемовъ и кривыхъ. При условіяхъ, нами здѣсь предполагаемыхъ, паровозъ рациональной конструкціи, вѣсомъ въ 10—12 тоннъ, вообще говоря, удовлетворитъ существеннымъ потребностямъ земскихъ дорогъ. Такой паровозъ, при довольно трудномъ профилѣ пути, можетъ вести поѣздъ вѣсомъ въ 50—60 тоннъ *) со скоростью 16—18 верстъ въ часъ. Такъ какъ, полагаемъ, что товарные вагоны для земскихъ дорогъ будутъ вѣсомъ пудовъ по 90—100 и поднимать груза не менѣе 250 пудовъ каждый, слѣд. наименьшій составъ поѣзда предположеннаго выше вѣса будетъ заключать въ себѣ 9—10 вагоновъ съ полнымъ грузомъ. Но какъ въ большей части случаевъ поверхность нашей страны представляетъ незначительныя измѣненія и потому нельзя расчи-

*) 3100—3700 пудовъ.

тывать на многочисленность трудныхъ подъемовъ и кривыхъ на земскихъ дорогахъ, стало быть и показанный наименьшій вѣсъ перевозимаго въ одномъ поѣздѣ груза долженъ быть, для большинства случаевъ, увеличенъ. Предположеніе это можетъ быть допущено тѣмъ болѣе потому, что количество шпаль на версту пути, проектированное нами, позволяетъ, при данномъ вѣсѣ рельсовъ, нѣсколько увеличить вѣсъ и слѣд., силу тяги паровоза, если бы это потребовалось по обстоятельствамъ.

Пассажирскій вагонъ, вѣсомъ пудовъ въ 250—300, можетъ вмѣстить въ себѣ человѣкъ 30 пассажировъ, съ особымъ маленькимъ отдѣленіемъ для почтальона. Раздѣлять вагоны земскихъ дорогъ на классы, или устраивать особыя помѣщенія для женщинъ, для некурящихъ, для курящихъ—невозможно, —ибо убыточно. Если бы, наконецъ, было признано безусловно-необходимымъ имѣть подраздѣленія въ вагонахъ, то можно, въ крайности, согласиться на раздѣленіе только на 2 класса, отведя самое ограниченное число мѣстъ для высшаго класса съ тѣмъ условіемъ, что, если и случится недостатокъ въ этихъ мѣстахъ, то никто не въ правѣ претендовать на него, и, конечно, держаться того же правила, какое принято на всѣхъ догахъ, т. е. при недостаткѣ мѣстъ нисшаго класса сажать пассажировъ, съ тѣми же билетами, на свободныя мѣста высшаго.

Въ интересахъ общественнаго здравія и въ виду тѣсноты въ вагонахъ, которые, вообще говоря, по самой конструкціи своей не могутъ быть правильно отопливаемы и, въ особенности, вентилируемы, безъ очень значительныхъ расходовъ,—курение въ вагонахъ слѣдуетъ повсемѣстно воспретить, предоставивъ желающимъ пользоваться, для этого занятія, вагонными балконами и остановками поѣзда. Впрочемъ, не ограничиваясь однимъ воспрещеніемъ куренія, слѣдуетъ приложить всяческія старанія къ возможно-правильному отопленію и вентилированію вагоновъ.

Тарифъ за перевозку пассажировъ и грузовъ долженъ быть самый простой, дабы этимъ облегчить, какъ производство сбора,

такъ и контроль его. На первый разъ, впредь до указаній опыта, представляется, кажется, возможнымъ назначить провозную плату съ пассажира нисшаго класса по $1\frac{1}{2}$ коп., а высшаго по 3 коп. съ версты, безъ различія возраста. За багажъ и товаръ всякаго наименованія, за исключеніемъ живаго груза и такихъ предметовъ, которые не допускаютъ полной нагрузки вагона по его нормальной подъемной силѣ, — возможно бы было назначить плату въ $\frac{1}{12}$ коп. съ пудо-версты и, сообразно съ этой платой, назначить соотвѣтственную плату за перевозку живаго и объемистаго товара. При этомъ, имѣя въ виду, что однообразный тарифъ не для всѣхъ мѣстностей, не во всѣ времена года и не при всѣхъ обстоятельствахъ можетъ быть выгоденъ для доходности дорогъ, — слѣдовало-бы допустить повышение и пониженіе тарифовъ, въ извѣстныхъ предѣлахъ, по усмотрѣнію высшей администраціи дороги.

Ни съ какихъ перевозокъ не долженъ быть взимаемъ ни государственный, ни земскій налоги, пока доходъ дороги не дойдетъ до извѣстнаго размѣра процентовъ на затраченный на нее капиталъ, пока не утвердится хорошее мнѣніе о выгоды помещенія частныхъ сбереженій въ предпріятія этого рода.

Равнымъ образомъ, воинскіе чины, войсковыя тяжести, почта, арестанты должны быть перевозимы по земскимъ дорогамъ не по уменьшенной цѣнѣ и не бесплатно (почта), какъ это обязательно въ уставахъ большихъ желѣзныхъ дорогъ, а за полную тарифную плату.

Право требовать, со стороны начальствующихъ, обязательнаго наряда экстреннаго поѣзда точно также должно быть отмѣнено.

Для упрощенія счетовъ и отчетности, пассажировъ въ прямомъ сообщеніи можно на земскихъ дорогахъ не принимать, хотя и оказывать имъ всякія къ этому удобства, соотвѣтственнымъ назначеніемъ времени прихода и отхода поѣздовъ, помощью въ сдачѣ и приѣмѣ багажа и т. п. Товары же безусловно обязательно съ перваго дня открытія движенія по земской дорогѣ принимать

въ прямомъ сообщеніи, хотя бы взимая за это нѣкоторую добавочную коммиссіонную плату.

Управленіе дорогою должно быть упрощено до послѣдней возможности, по образцу торговыхъ предпріятій. Если къ земскимъ дорогамъ примѣнить всѣ тѣ условія, какія практикуются въ настоящее время и даже отчасти узаконены новѣйшими уставами большихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ, какъ наприм., чтобы управляющій дорогою и его замѣститель были непременно изъ инженеровъ, одобренныхъ министерствомъ путей сообщенія, чтобы соблюдались извѣстныя условія относительно подданства, вѣроисповѣданія служащихъ и т. п.,—то, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, земская дорога, пожалуй, отдала бы всѣ свои доходы на администрацію, — чего допускать, очевидно, невозможно. Важное дѣло, чтобы управляющій и прочіе служащіе были на своемъ мѣстѣ, обладали бы потребными качествами, интересовались бы своимъ дѣломъ и краемъ; кромѣ жалованья, вообще говоря, умѣреннаго [за которое и можно имѣть порядочныхъ служащихъ только изъ мѣстныхъ людей], всѣ служащіе должны быть заинтересованы извѣстнымъ участіемъ въ прибыли предпріятія. Если бы управляющимъ дорогою пришлось выбрать и не техника, то въ этомъ бѣды никакой нѣтъ: для технической консультаціи можетъ быть приглашенъ, за небольшую плату, ближайшій техникъ большой желѣзно-дорожной линіи или водянаго пути.

Агентами на станціяхъ земскихъ дорогъ могутъ быть мѣстные жители, даже, вѣроятно, безъ всякаго жалованья, единственно изъ за коммиссіонной платы. Конечно, при этомъ придется, пожалуй, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, ограничить обязательные часы пріема и выдачи товаровъ, но эта бѣда совсѣмъ не такъ велика, какъ бездорожье.

Никакихъ особыхъ кассировъ и контролеровъ держать не слѣдуетъ; пассажирскіе билеты, на подобіе конно-желѣзныхъ дорогъ и омнибусовъ въ городахъ, могутъ быть продаваемы въ самомъ поѣздѣ кондукторомъ, а наилучшій контроль будетъ въ томъ слу-

чаѣ, если мѣстное населеніе явится участникомъ въ составленіи капитала, необходимаго на сооруженіе дороги, — о чемъ скажемъ ниже. Контроль по существующимъ образцамъ приноситъ не особенную пользу, а для земской дороги можетъ быть просто убыточень въ смыслѣ малопроизводительнаго расхода по содержанію лишнихъ служащихъ. Говоря это, мы не имѣемъ въ виду оставить дѣйствія служащихъ безъ всякаго контроля; напротивъ, — за ними должны наблюдать всѣ, заинтересованные въ успѣхѣ дѣла, лица; мы хотѣли только указать, что обычное донинѣ, на желѣзныхъ дорогахъ, существованіе безсмѣнныхъ постоянныхъ контролеровъ врядъ ли приноситъ столько выгоды сколько тратится на ихъ содержаніе.

Высшая контролирующая и руководящая всѣмъ предпріятіемъ администрація, правленіе или совѣтъ, — назовите какъ угодно, — должна непременно помѣщаться въ одномъ изъ пунктовъ земской дороги и при томъ, по возможности, въ важнѣйшемъ, состоя изъ выборныхъ представителей тѣхъ земствъ и городовъ, которые принимаютъ матеріальное участіе въ предпріятіи. Такъ какъ, по нашему предположенію, и казна будетъ принимать подобное же участіе въ осуществленіи земскихъ дорогъ, поэтому въ составъ правленія долженъ входить и представитель казны. Это правленіе постояннаго жалованья за свои труды не получаетъ и довольствуется отчисленіемъ, въ его пользу, извѣстной доли изъ чистаго дохода дороги.

Земства и города контролируютъ дѣйствія своихъ представителей чрезъ посредство своихъ управъ; окончательное же обсужденіе ихъ дѣятельности принадлежитъ уѣзднымъ земскимъ собраніямъ и городскимъ думамъ, которыя, при извѣстномъ, значительномъ, большинствѣ голосовъ могутъ смѣщать своихъ представителей и ранѣе срока истеченія ихъ уполномочія. Точно также представитель казны долженъ быть замѣненъ другимъ лицомъ по приговорамъ того же значительнаго большинства земскихъ собраній и думъ. Недовольные ихъ рѣшеніемъ могутъ апеллировать

въ губернское земское собраніе или губернское по городскимъ дѣламъ присутствіе, кои постановляютъ окончательныя рѣшенія, не подлежащія дальнѣйшему обжалованію.

Вышеизложенныя условія мы считаемъ необходимыми для того, чтобы сразу поставить дѣло земскихъ дорогъ въ возможно правильнѣйшее, по нашему мнѣнію, при существующихъ порядкахъ, положеніе. Земства, коимъ казна передала мѣстное хозяйство, всудутъ его, въ среднемъ выводѣ, безспорно лучше, чѣмъ было въ до-реформенное время; почтовая гоньба, переданная земствамъ, производится во всѣхъ отношеніяхъ исправнѣе прежняго, давая, въ то же время, земству нѣкоторую, мѣстами довольно солидную прибыль; государственныя шоссейныя дороги, попавшія въ распоряженіе земства, содержатся, на тѣ же деньги, какія тратила на нихъ казна, гораздо лучше, при чемъ шоссейный сборъ растетъ и отъ всей операціи образуются остатки, на которые производится шоссированіе новыхъ путей. Подобныя же благоприятныя результаты обнаруживаются въ хозяйствованіи земства по учрежденіямъ бывшаго приказа общественнаго призрѣнія и проч., и мы вправдѣ ожидать, что серьезное участіе земства въ устроеніи и эксплуатаціи мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ пользы для населенія и упроченія кредита дѣла въ глазахъ частныхъ лицъ и казны, ничего инаго принести не можетъ. Больше того, — мы думаемъ, что только при сказанномъ участіи дѣло это не провалится.

Чтобы это участіе было дѣйствительное, не формальное только, необходимо, чтобы успѣхъ земскихъ дорогъ близко касался или лучше, захватывалъ достаточно глубоко интересы возможно-большаго числа мѣстныхъ жителей; предполагаемыя нами дороги должны быть земскими по существу, а не по названію только, какъ это практиковалось въ концѣ 60-хъ годовъ, когда были учреждены, подъ фирмою земскихъ, орловско-витебская, грязе-царицынская, орловско-грязская и другія дороги.

Земство въ этихъ предпріятіяхъ или не имѣло никакого значенія, или имѣло весьма жалкое значеніе плательщика гарантіи,

безъ права дѣятельнаго учета и надзора надъ доходами и расходами дорогъ. Конечно, этого и слѣдовало ожидать съ самаго начала. Неужели же можно было предположить, что наприм. земство борисоглѣбскаго уѣзда тамбовской губерніи изъ своихъ средствъ внесло залогъ въ 400 тыс. руб. (§ 2 концессіи) и затѣмъ могло составить анонимное акціонерное общество съ гарантіею въ $2\frac{1}{2}\%$ на капиталъ, въ то самое время, когда, по существовавшему размѣру дисконта, ни одинъ солидный банкиръ не могъ взяться за *правильную* реализацію капитала на такихъ условіяхъ? Очевидно, что земство тутъ было только ширмой; оно воспользовалось однимъ изъ 4 директорскихъ мѣстъ правленія дороги и дискредитировало себя впослѣдствіи уклоненіемъ отъ платежа гарантіи.

Продолженіе подобной роли земствъ и городовъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ мы считаемъ недостойнымъ и невозможнымъ, но въ то же время считаемъ безусловно необходимымъ, чтобы мѣстное населеніе, желающее пользоваться благами улучшеннаго пути, платилось за нихъ, не вваливая всего на государственное казначейство.

Въ главныхъ чертахъ, составленіе капитала для земскихъ дорогъ, мы полагали бы, могло произойти слѣдующимъ образомъ.

Всю сумму, которая, по тщательно составленной смѣтѣ, понадобится на сооруженіе и оборудованіе данной земской дороги, обратить въ акціи, какъ именныя, такъ и на предъявителя, небольшой единичной цѣнности, наприм. рублей въ 15—25 каждая *), дабы и мелкія сбереженія мѣстныхъ жителей могли быть помѣщаемы въ предпріятіе. На эти акціи гарантировать ихъ владельцамъ наименьшій опредѣленный доходъ, наприм. въ 6% годовыхъ. Половину гарантіи постояннаго дохода на акціонерный капиталъ принимаетъ на себя казна, а другую половину—земства и города, заинтересованные въ осуществленіи дороги. Распредѣле-

*) разумѣется, что для удобства болѣе крупныхъ покупателей должны быть также выпускаемы въ одномъ листѣ нѣсколько акцій, наприм. 5, 10, 20 штукъ и т. д.

ніе гарантіи между земствами и городами должно быть произведено по взаимно-соглашенной между ними и впередъ точно-опредѣленной разверсткѣ, при чемъ, для упроченія кредита акцій, суммы, потребныя на уплату гарантіи, должны быть относимы по раскладкамъ къ разряду повинностей обязательныхъ и взыскиваемы наравнѣ съ государственными повинностями.

По крайней мѣрѣ на первое время, пока не окрѣпнетъ кредитъ земскихъ дорогъ, слѣдовало бы допустить обращеніе въ акціи ихъ, нѣкоторой, впрочемъ незначительной, части запасныхъ капиталовъ мѣстныхъ земствъ и городовъ. Равнымъ образомъ, полезно бы было, съ тою же цѣлью, принимать эти акціи въ залогъ по всѣмъ казеннымъ, городскимъ и земскимъ подрядамъ и поставкамъ данной губерніи, по опредѣленной впередъ цѣнѣ, и, въ предѣлахъ той же губерніи, принимать ихъ въ залогъ по разсрочкѣ акциза и во всѣхъ другихъ случаяхъ, гдѣ допускается обезпеченіе залогами разныхъ платежей въ казну.

Право голоса въ общихъ собраніяхъ должно быть предоставлено не только крупнымъ, но и очень мелкимъ акціонерамъ; для этого должно быть допущено соединеніе въ одинъ голосъ, чрезъ уполномоченнаго, нѣсколькихъ лицъ, владѣющихъ хотя бы по одной, по двѣ акціи и т. п. Всѣ формальности этого рода должны быть упрощены до послѣдней возможности.

Полученіе процентовъ по акціямъ должно быть обставлено всяческими удобствами для владѣльцевъ ихъ.

Погашеніе акцій производится только тогда, когда отъ доходовъ дороги, за уплатою гарантированныхъ процентовъ и за отчисленіемъ нѣкоторой доли дохода въ запасный капиталъ, будетъ оставаться избытокъ. Входить же въ долги, ради погашенія акцій, какъ это допускается уставами существующихъ дорогъ, ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ, ибо подобное право какъ бы обезпечиваетъ акціонеровъ отъ послѣдствій ихъ собственнаго нерадѣнія къ ходу предпріятія.

Вступленіе земства и городовъ въ обязательства по гарантіямъ

совершается не иначе, какъ по приговору значительнаго большинства въ уѣздныхъ собраніяхъ и городскихъ думахъ, при значительной же наличности присутствующихъ въ нихъ гласныхъ, изъ общаго числа таковыхъ.

Кромѣ того, такъ какъ весьма вѣроятно, что, при половинной гарантіи строительнаго капитала со стороны казны, требованія земствъ и городовъ на устройство желѣзныхъ дорогъ могутъ возрасти до чрезвычайности и казнѣ невозможно будетъ удовлетворить всѣхъ, а между тѣмъ въ дѣлѣ распределенія этого вида государственной помощи должно быть безусловное безпристрастіе, съ уничтоженіемъ всякаго значенія гласныхъ и негласныхъ ходатайствъ въ пользу одной мѣстности предпочтительно предъ другою,—поэтому мы полагали бы справедливымъ, чтобы казна въ томъ лишь случаѣ являлась пособницей данному земству или городу, если само мѣстное населеніе разберетъ, предварительно, опредѣленную, хотя бы и не особенно значительную, долю акціонернаго капитала.

Съ другой стороны, весьма хорошо извѣстно, что вся Россія вообще, а провинція наша въ особенности, чрезвычайно бѣдны денежными, и вообще движимыми, капиталами, вслѣдствіе чего, вышепоставленное условіе можетъ, въ значительномъ числѣ случаевъ, воспрепятствовать осуществленію земской желѣзной дороги, не смотря на то, что она и желательна для населенія и даже, можетъ быть, выгодна, сама по себѣ, какъ промышленное предпріятіе. Поэтому, казалось бы возможнымъ въ подобныхъ случаяхъ, вмѣсто денегъ за акціи, принимать обезпеченіе недвижимыми имуществами, съ соблюденіемъ всевозможныхъ мѣръ, чтобы казна не осталась ни въ какой потерѣ; самыя же акціи депонировались бы у казны, а она вносила бы за нихъ деньги, за счетъ залогодателя, въ строительный капиталъ дороги. Подобнымъ же образомъ, при посредствѣ земствъ и городовъ и подъ ручательствомъ обществъ, можно было бы обезпечивать часть акцій обязательствами мѣстныхъ людей исполнить какую либо опредѣленную поставку

для имѣющей строиться дороги, произвести извѣстную работу, уступить отчуждаемую подъ полотно дороги землю, поставить лѣсъ, кирпичъ и т. п.

Въ дальнѣйшія подробности по сему предмету мы входить не будемъ, думая, что, безъ указаній опыта, безъ многосторонняго обсуждения, какъ существенныхъ условій, такъ и подробностей нашихъ предположеній, всякія дальнѣйшія соображенія приводить было бы преждевременно.

Сдѣлаемъ теперь примѣрный расчетъ сооруженія и эксплуатаціи земской дороги длиною, положимъ, въ 30 верстъ, съ ежегодною перевозкою, на первое время, въ обѣихъ направленіяхъ, до 2 милліоновъ пудовъ груза и до 20 тысячъ человѣкъ пассажировъ.

Предположимъ, что остановокъ въ пути на всемъ протяженіи дороги будетъ 5, т. е. всего 6 перегоновъ средняго протяженія по 5 верстъ. Полагая на остановки и сопряженное съ ними уменьшеніе скорости хода поѣзда, по 10 минутъ на каждую, на всѣ пять нужно будетъ 50 минутъ, и, принимая чистую скорость поѣзда въ 16 верстъ въ часъ, — оказывается, что для прохода всѣхъ 30 верстъ между двумя оконечными станціями потребуются 2 часа 43 минуты, скажемъ—3 часа. Такимъ образомъ, въ теченіи 12 часовъ, можетъ быть каждый день отправлено и придутъ на мѣсто назначенія по 2 поѣзда съ каждаго конца дороги.

Для этихъ поѣздовъ нужно, считая по 10 товарныхъ и по одному пассажирскому вагону въ каждомъ, всего 2 паровоза, 20 товарныхъ и 2 пассажирскихъ вагона. Если же мы заготовимъ 4 паровоза, 30 товарныхъ и 6 пассажирскихъ вагоновъ, то очевидно, что этого подвижнаго состава, за отчисленіемъ нѣкоторой части его въ ремонтъ, будетъ вполне достаточно, чтобы во время случайнаго усиленія движенія дѣлать не по 2, а по 3 поѣзда съ каждаго конца, а въ крайнемъ случаѣ даже по 4 поѣзда съ каждаго конца.

Во всякомъ случаѣ, показаннаго числа подвижнаго состава

болѣе чѣмъ вполне достаточно для перевозки 2 милл. пуд. товара и 20 тыс. пассажировъ въ годъ.

Сооруженіе дороги, при среднихъ условіяхъ, обойдется приблизительно съ версты въ 10,000 рублей, по слѣдующему примѣрному расчету:

Земляныя работы, около 250 кубич. саж. по 2 руб. 50 коп. 625 руб.

Искусственныя сооруженія, т. е. мосты, трубы и переправы, примѣрно 500 „

Балластный слой, около 40 кубич. саж., съ разсыпкою по 10 руб. 400 „

Шпалы, 1850 штукъ, съ укладкою, по 20 к. 370 „

Рельсы, 2,100 пудовъ, по 1 руб. 90 коп., съ доставкою и укладкою 3,990 „

Скрѣпленія къ рельсамъ, 200 пудовъ, по 2 р. 25 коп., съ доставкою и укладкою 450 „

Подвижной составъ (на 30 верстъ) съ запасными частями:

4 паровоза, по 10,000 руб. . 40,000 руб.

30 товарныхъ вагоновъ по 600 р. 18,000 „

6 пассажирск. ваг. по 1,200 р. 7,200 „

Всего . . . 65,200 руб.

или на версту пути 2,174 „

Приспособленія 2 оконечныхъ станцій, съ устройствомъ на одной изъ нихъ мастерской для ремонта. 15,000 руб.

Приспособленія 5 промежуточныхъ пунктовъ остановки. 2,500 „

Верста развѣздныхъ путей, частью уложенныхъ, частью въ запасъ . . 5,800 „

Всего . . . 23,300 руб.

На версту пути 777 руб.

Изысканія, составленіе проекта и надзоръ за работами 150 руб.

Отчужденіе земель (вообще случайное и ничтожное), и разные непредвидѣнные расходы во время сооружеія и на первоначальныя нужды эксплуатаціи 264 „

3% на капиталъ за время постройки *) 300 „

Всего 10,000 руб.

Сбереженія, которыя по этой смѣтѣ могутъ и должны образоваться, подлежатъ отчисленію въ оборотный капиталъ дороги.

Конечно, будутъ версты и дороже выведенной примѣрной цифры, но за то будутъ и дешевле. Если принять среднюю стоимость предметовъ, входящихъ въ составъ сооружеія дороги, и предположить дѣйствительно-хозяйственное отношеніе къ дѣлу, то люди, знакомые съ нимъ, мнѣ кажется, не могутъ сказать, что я преуменьшилъ вышеприведенный примѣрный средній расчетъ, для обыкновенныхъ техническихъ условій мѣстности и таковыхъ же мѣстныхъ цѣнъ. Уповаю, что на опытѣ можно доказать это, получивъ еще отъ приведенной смѣты не маловажное сбереженіе.

ДОХОДЪ ОТЪ ДВИЖЕНІЯ.

20,000 пассажировъ, проѣзжающихъ (положимъ) среднимъ счетомъ $\frac{4}{5}$ всего протяженія линіи, или 24 версты каждый, $20,000 \times 24 = 480,000$ пассажиро-версть, по $1\frac{1}{2}$ коп. 7,200 руб.

2.000,000 пудовъ груза, провозимаго (положимъ) на то же среднее разстояніе, всего $2.000,000 \times 24 = 48.000,000$ пудо-версть, по $\frac{1}{12}$ коп. 40,000 „

Живой грузъ, сборъ за провозъ почты, военныхъ чиновъ и проч., примѣрно 800 „

*) Хотя по нашему предположенію приобрѣтеніе капитала обойдется въ 6%, но такъ какъ на исполненіе постройки вполне достаточно 6 мѣсяцевъ, поэтому въ исчисленіе и введены только 3%.

$\frac{1}{2}$ коп. комиссіи за передачу (допустимъ)	
1.200,000 пудовъ груза въ прямомъ сообщеніи,	
за отчисленіемъ $\frac{1}{4}$ коп. на дѣйствительные рас-	
ходы по этой операціи	3,000 руб.
	<hr/>
Всего	51,000 руб.

или на версту пути $\frac{51,000}{30} = 1,700$ рублей.

Предполагается, что нагрузка и выгрузка товара во внутреннемъ сообщеніи производится либо самими товаро-владѣльцами, либо, за ихъ счетъ, агентами дорогами по дѣйствительной стоимости.

РАСХОДЪ.

Управляющій дорогою, техническая консультація, конторскіе и разные административные расходы, примѣрно 4,500 руб.

Вознагражденіе правленію и агентамъ (10% отъ выручки) 5,100 „

Ремонтъ пути и строеній:

- а) шпаль, $\frac{1}{6}$ часть ежегодно . . . 62 руб.
- б) рельсовъ и скрѣпленій, $\frac{1}{10}$ еж. 444 „
- в) искусств. сооруженій, 8% еж. 40 „
- г) балласта и земл. полотна, 4% еж. 41 „

Всего на версту . . . 587 руб.
а на 30 верстѣ 17,610 руб.

Содержаніе, ремонтъ и улучшеніе спеціальныхъ приспособленій и построекъ 1,000 „

Ремонтъ и увеличеніе разъѣздныхъ путей 500 „

Дорожный мастеръ 500 „

6 годовыхъ рабочихъ для текущаго ремонта и надзора (рабочая сила по ремонту включена вы-

ше, въ стоимость ремонта съ ма- теріалами).	900 руб.
Разные расходы	300 „
	<hr/>
Всего	20,810 руб.

а вычитая выручку отъ про- дажи старыхъ матеріаловъ, какъ- то: рельсовъ, скрѣпленій и проч., примѣрно	3,810 „
--	---------

Остается расхода по ремонту 17,000 руб.

Тяга поѣздовъ, ремонтъ и содержаніе подвиж-
наго состава, считая вмѣстѣ съ погашеніемъ онаго,
за вычетомъ продажной стоимости старыхъ мате-
ріаловъ и съ прибавленіемъ случайныхъ доходовъ
отъ работы мастерской на сторону, обойдется при-
мѣрно въ $2\frac{1}{2}$ коп. съ вагоно-версты, а считая въ
каждомъ поѣздѣ 11 вагоновъ, — при 4 поѣздахъ
въ сутки потребуется въ годъ $4 \times 11 \times 30 \times$
 $\times 360 \times 2\frac{1}{2} =$ 11,880 „

4 машиниста, изъ нихъ одинъ старшій, на- блюдающій, онъ же и мастеръ по ремонту	2,700 „
3 кочегара	540 „
3 кондуктора	900 „
Разные расходы.	600 „
	<hr/>
Всего	43,220 „

Вычитая этотъ расходъ изъ дохода, исчисленнаго въ 51,000
руб. получаемъ остатокъ въ 7,780 руб., что составитъ годоваго
дохода на версту $\frac{7,780}{30} = 259$ руб, 33 коп. для круглаго
счета, положимъ, 260 рублей. Гарантированный доходъ на капи-
талъ сооруженія составитъ 600 руб. на версту въ годъ
(6 % отъ 10,000 руб.) слѣд. доходовъ дороги не хватитъ на
уплату процентовъ и придется добавить 340 рублей, изъ коихъ,

по нашему предположенію, 170 руб. принимаетъ на себя казна и столько же падаетъ на заинтересованные города и земства.

Если же вышеприведенный расчетъ примѣнить не къ 2, а къ 3 милл. пудовъ товара или къ соотвѣтственно увеличенному числу пассажировъ, то уже не только не будетъ недостачи для уплаты гарантированнаго дохода на акціи, но даже образуется нѣкоторый избытокъ, изъ котораго, послѣ погашенія долговъ казнѣ, земству и городу за прежнее время, должна быть отчислена извѣстная доля въ запасный капиталъ и на погашеніе акцій; часть должна быть обращена на увеличеніе средствъ дороги въ мѣрѣ потребности и возможности, а остатокъ, за отчисленіемъ нѣкотораго процента въ пользу администраціи дороги, распределяется между акціонерами, въ видѣ добавочнаго дивиденда, свѣше обезпеченнаго 6 0/0 дохода.

Матеріальное участіе казны въ дѣлѣ земскихъ желѣзныхъ дорогъ оправдывается тѣмъ соображеніемъ, что государство тратитъ на существующія дороги средства, доставляемыя всѣмъ вообще населеніемъ, а дороги приносятъ существенную, прямую пользу только нѣкоторой части страны, такъ что теперь нѣтъ равномерности между тяготами и выгодами отъ желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, развитіе улучшенныхъ путей, независимо отъ увеличенія податной способности населенія, вслѣдствіе оживленія оборотовъ труда и капитала, приноситъ еще государству и непосредственную пользу въ удешевленіи и упрощеніи казенныхъ перевозокъ, почтовыхъ сношеній, во время мобилизаціи, войны и проч. По всѣмъ этимъ соображеніямъ, всюду въ Европѣ, государство оказываетъ помощь дѣлу устроенія мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ должно быть и у насъ.

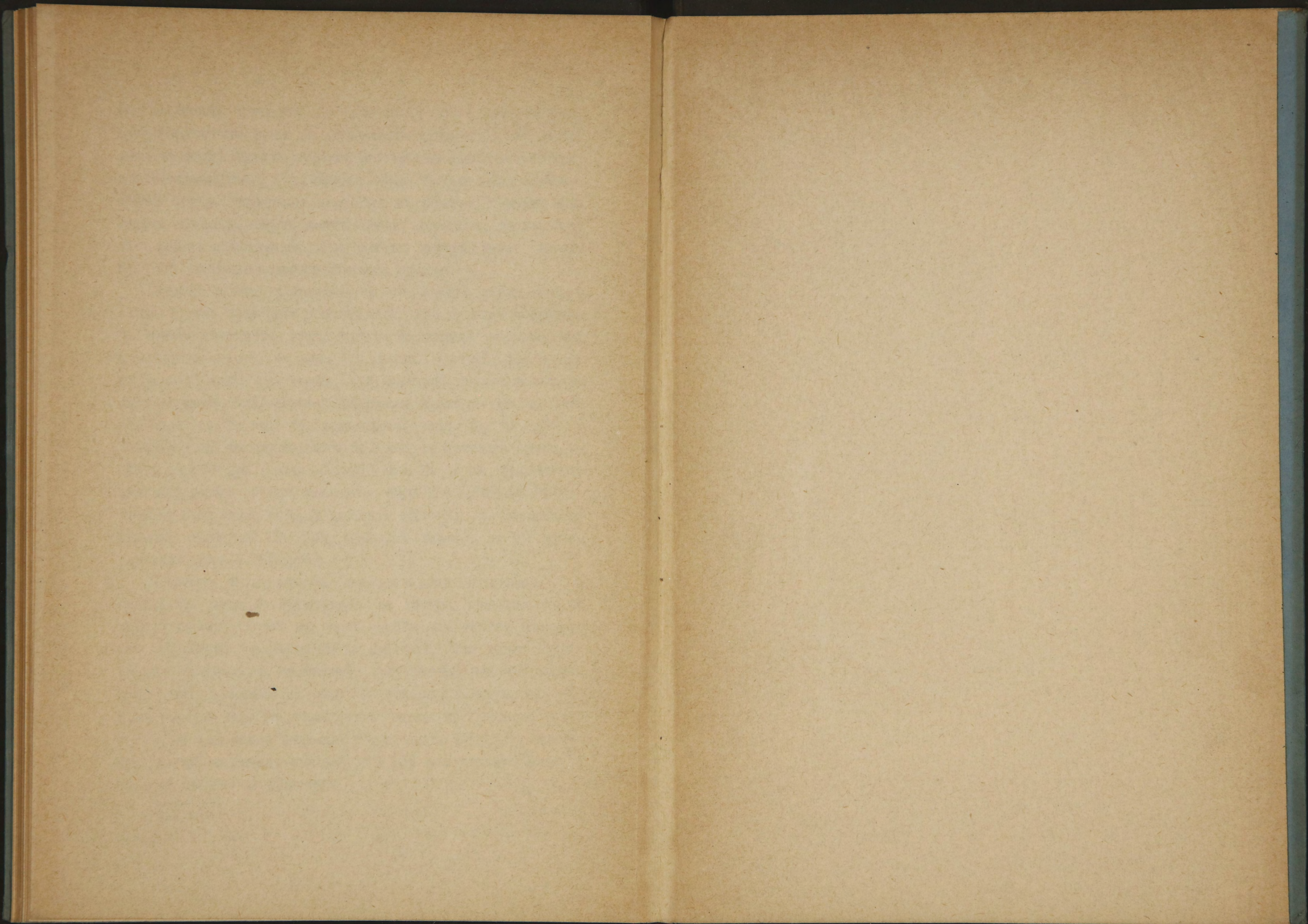
Если предположить даже, что верста нашихъ земскихъ дорогъ обойдется не въ 10, а въ 12 т. р., то, въ этомъ послѣднемъ случаѣ, казнѣ, при уплатѣ гарантіи сполна (случай почти невозможный, если дѣло не будетъ поведено канцелярскимъ порядкомъ), придется тратить по 360 руб. въ годъ на версту. Если на всѣ земскія дороги была бы ассигнована лишь та сумма, которую въ настоящее время тратитъ казна только на уплату гарантіи по

существующимъ дорогамъ, т. е. около 15 милл. руб. въ годъ, то на эти средства могли бы осуществиться около 42,000 верстъ земскихъ дорогъ. Если же допустить (и это весьма вѣроятно при разумной постановкѣ дѣла), — что ежегодно около $\frac{1}{5}$ доли всѣхъ земскихъ дорогъ будутъ переставать нуждаться въ гарантіи и мѣсто ихъ, такимъ образомъ, могутъ занять новыя дороги, то въ десятокъ лѣтъ страна пріобрѣла бы, безъ особыхъ жертвъ, весьма изрядную сѣть желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія.

Затраты земствъ и городовъ на эти дороги, также какъ и казны, будутъ временныя и возмѣстятся, какъ прямымъ возвратомъ въ теченіи нѣкотораго срока, такъ и косвенными выгодами для населенія съ перваго же раза. Въ нашемъ примѣрѣ, для осуществленія 48 милл. пудо-верстъ, при перевозкѣ грузовъ по нынѣшнимъ дорогамъ, или, вѣрнѣе, бездорожью, нужно считать, по крайней мѣрѣ, по $\frac{1}{8}$ коп. съ пудо-версты, слѣд. 60 тыс. руб., а для 480,000 пассажиро-верстъ по 3 коп. съ пассажиро-версты, — слѣд. 14,400 руб., всего 74,400 руб. За ту же перевозку по желѣзной дорогѣ будетъ заплачено $40,000 + 7,200 + 6,000 = 53,200$ руб.; стало быть, у населенія останется въ сбереженіи по меньшей мѣрѣ 21,200 руб., а полная гарантія на 30 верстъ составитъ всего 9,000 руб.

Повторяю, въ заключеніе, еще разъ: мои исчисленія, какъ примѣрныя, вовсе не претендуютъ на точную приложимость ко всякому случаю, но онѣ все таки близки къ истинѣ, къ среднему вѣроятному осуществленію на практикѣ, если только будетъ устранено формальное, мертвящее, пагубное для всякаго живаго предпріятія, отношеніе къ дѣлу сооруженія и эксплуатаціи земскихъ дорогъ, если это дѣло будетъ ведено при полномъ свѣтѣ и открыто для самаго широкаго обсужденія и учета. Въ противномъ случаѣ я впередъ признаю, что всѣ мои предположенія ни къ чему путному не приведутъ.

Петербургъ,
Май, 1880.



ПРОДАЮТСЯ:

- 1) П. Е. Гронскаго: Опытъ начальнаго руководства къ содержанию пути, зданій и сооруженій желѣзныхъ дорогъ. Въ Импер. Русскомъ Технич. Обществѣ въ Спб. Ц. 1 р. 50 к.
- 2) " Желѣзныя дороги въ кампанію 1870—1871 гг. Въ книжныхъ магазинахъ Исакова и Новаго Времени. Ц. 60 к.
- 3) " Земскія желѣзныя дороги. У Исакова. Ц. 55 к.
- 4) " Желѣзныя дороги. Очеркъ. Ц. 20 к.
- 5) Грубе: Душевная жизнь животныхъ. Въ книжныхъ магазинахъ Новаго Времени, Фену и Стасюлевича. Ц. 40 к.

№№ 2, 3, 4 и 5 можно получать отъ П. Е. Гронскаго, по сказаннымъ выше цѣнамъ, адресуя требованія на его имя, на почтовую станцію Негоново, Тверской губ. За пересылку не платится. Вмѣсто денегъ можно прилагать почтовыя марки.

