

А. 1196.

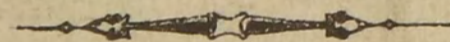
12

денная Коммисія для изслѣдованія
возможнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ

О

ПОДЪЪЗДНЫХЪ ПУТЯХЪ.



С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1882.

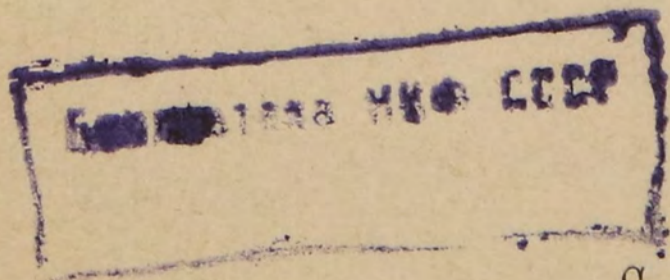
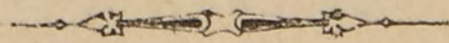
А 1196

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ

О

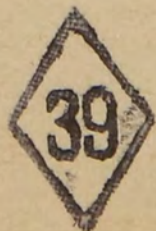
ПОДЪѢЗДНЫХЪ ПУТЯХЪ.



С.- ПЕТЕРБУРГЪ.

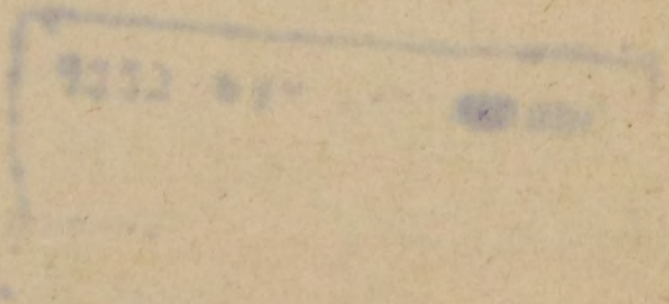
Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.



K

69577



ВВЕДЕНІЕ.

Въ программу занятій Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи» вошелъ, въ числѣ многихъ другихъ вопросовъ, вопросъ о томъ: «Въ чемъ заключаются причины, по которымъ открытая для движенія сѣтъ желѣзныхъ дорогъ не удовлетворяетъ экономическимъ, политическимъ и стратегическимъ потребностямъ государства и какія должны быть приняты мѣры для приведенія нашей рельсовой сѣти сообщеній въ положеніе, соответствующее этимъ потребностямъ?» (§§ 3 и 4 Высочайше одобренной программы занятій Коммисіи). При изученіи этого вопроса, Коммисія не могла не обратить вниманія на совершенно исключительныя, весьма неблагоприятныя условія, въ которыя поставлена эксплуатація русскихъ желѣзныхъ дорогъ сравнительно съ иностранными.

При этомъ изслѣдованіи, между прочимъ, оказалось, что одною изъ важнѣйшихъ причинъ, затрудняющихъ безостановочность и своевременность перевозки грузовъ по нашимъ линіямъ, слѣдуетъ признать *неравномѣрность* наплыва грузовъ къ станціямъ, чего почти вовсе не замѣчается на иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Неравномѣрность эта является слѣдствіемъ различныхъ причинъ, частью такихъ, которыя невозможно устранить законода-

тельнымъ путемъ, на примѣръ отъ того, что хлѣбъ, и вообще продукты земледѣлія, составляющіе главный предметъ груза на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, созрѣваютъ только одинъ разъ въ годъ и одновременно предъявляются къ перевозкѣ въ громадныхъ количествахъ. Но, съ другой стороны, эта неравномѣрность объясняется и иными причинами: недостаточнымъ развитіемъ сѣти питательныхъ путей, *крайнею недостаточностью удобныхъ подъездныхъ путей къ станціямъ*, дороговизною сухопутнаго провоза не по санному пути (послѣдствіемъ неудовлетворительнаго состоянія нашихъ грунтовыхъ дорогъ), между тѣмъ какъ эксплуатація заграничныхъ путей вполне регулируется питательными и подъездными путями и равномѣрностью стоимости подвоза грузовъ къ станціямъ въ теченіе круглаго года.

Въ виду этого весьма понятно, что почти всѣ подкомисіи признавали вопросъ о проведеніи удобныхъ путей къ станціямъ однимъ изъ важнѣйшихъ, подлежащихъ разсмотрѣнію ихъ, вопросовъ, такъ какъ хорошей, доступной во всякое время года путь, ведущій къ станціи желѣзной дороги, облегчаетъ приливъ грузовъ, расширяетъ районъ тяготѣнія ихъ къ желѣзнымъ дорогамъ, дѣлаетъ возможнымъ болѣе *равномѣрный* подвозъ груза и ослабляетъ вредъ, неизбежно проистекающій, вслѣдствіе скопленія грузовъ на станціяхъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, при проведеніи хорошихъ подъездныхъ путей, запросъ на мѣстныя произведенія долженъ несомнѣнно усилиться и развитіе производительныхъ силъ мѣстностей, прорѣзанныхъ хорошими подъездными путями, неизбежно должно привлечь предпринимателей. Въ виду этого, въ числѣ вопро-

III

совъ, включенныхъ въ программу занятій и изслѣдованій подкоммиссій, былъ включенъ и слѣдующій вопросъ:

«Какія и въ какомъ состояніи находятся дороги, по которымъ подвозятся грузы къ станціи? Не становятся ли онѣ непроѣздными въ извѣстное время года? Не чувствуется ли особенно настоятельной потребности въ улучшеніи нѣкоторыхъ подъѣздныхъ путей къ станціи, вслѣдствіе особенной важности ихъ для увеличенія прилива грузовъ къ станціи?»

Главнѣйшими источниками и пособіями при составленіи настоящаго доклада служили:

1) Результаты всесторонняго осмотра дорогъ подкоммиссіями, изложенные въ ихъ докладахъ, путевыхъ журналахъ, и т. п.

2) Изустные доклады предсѣдателей и членовъ подкоммиссій по поводу совершенныхъ ими осмотровъ дорогъ, сдѣланные на общемъ съѣздѣ предсѣдателей подкоммиссій въ Москвѣ, въ августѣ 1879 года, и въ С.-Петербургѣ, въ мартѣ 1880-го года.

3) Письменные отвѣты, доставленные начальниками станцій на вопросы, предъявленные подкоммиссіями.

4) Докладъ С.-Петербургской подкоммисіи о подъѣздныхъ путяхъ и станціяхъ желѣзныхъ дорогъ С.-Петербургскаго раіона.

5) Общій обзоръ положенія желѣзныхъ дорогъ С.-Петербургскаго раіона и мѣры, которыя могутъ быть приняты для приведенія ихъ въ состояніе, необходимое для удовлетворенія потребностямъ торговли, промышленности и земледѣлія.

6) Экономическо-статистическое описаніе желѣзнодорожныхъ раіоновъ, подлежащихъ изслѣдованію С.-Петербургской подкоммисіи.

7) Заявленія и ходатайства, представленныя Юго-Восточной подкоммисіи.

8) Сводъ заявленій, поданныхъ въ Варшавскую подкоммисію на недостатки устройства и существующихъ порядковъ на желѣзныхъ дорогахъ Варшавскаго раіона.

9) Экономическо-статистическое описаніе желѣзныхъ дорогъ, подлежащихъ изслѣдованію Варшавской подкоммисіи.

10) Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ Рижско-Царицынскаго раіона.

11) Журналы Высочайше учрежденной въ 1875 году Коммисіи для начертанія проекта сѣти подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ.

12) Alfred Faliés. Les chemins de fer sur route.

13) Его же. Le nouveau projet des lois des chemins de fer d'interêt local.

I.

Важное значеніе удобныхъ подъѣздныхъ путей и послѣдствія не-удовлетворительнаго ихъ состоянія.—Хорошіе подъѣздные пути, какъ средство къ устраненію залежей грузовъ. — Опредѣленіе понятія о подъѣздномъ пути, въ отличіе отъ пути подвознаго.—На что слѣдуетъ обратить особенное вниманіе при разрѣшеніи вопроса о подъѣздныхъ путяхъ?

Съ самаго начала занятій Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи выяснился тотъ фактъ, что торговля терпитъ большіе убытки, вслѣдствіе скопленія на станціяхъ, въ извѣстные періоды года, такого количества грузовъ, какое, при наличномъ подвижномъ составѣ дороги, рѣшительно не можетъ быть вывезено въ необходимый срокъ. Фактъ скопленія грузовъ на станціяхъ всегда вызывалъ горькія и многочисленныя жалобы торговцевъ и промышленниковъ и Коммисія и подкоммисіи обратили на него серьезное вниманіе.

Изъ изслѣдованій ихъ обнаружилось прежде всего, что залежи грузовъ не составляютъ явленія постояннаго и правильнаго, не происходятъ круглый годъ, и что поэтому они не могутъ быть поставлены всецѣло въ вину желѣзнымъ дорогамъ. Оказалось, что явленіе это обнаруживается, если не исключительно, то преимущест-

венно, въ извѣстныя времена года, и что оно находится въ прямой зависимости отъ климатическихъ измѣненій, обуславливающихъ крайнюю неравномѣрность въ подвозѣ грузовъ. Дѣло въ томъ, что, при крайне-неудовлетворительномъ вообще состояніи подвозныхъ и подъѣздныхъ путей, промышленники и торговцы обыкновенно спѣшатъ воспользоваться хорошей погодой и сравнительно удовлетворительнымъ состояніемъ дорогъ, чтобъ удобнѣе и дешевле доставить свой товаръ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Результатомъ такого положенія вещей является то, что подвозъ грузовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ распредѣляется крайне неравномѣрно въ теченіе года, что онъ чрезмѣрно усиливается въ болѣе благопріятное время года, когда стоитъ хорошая погода и пути бываютъ проѣздны. Отсюда, въ свою очередь, проистекаетъ то, что на большинствѣ линій подвижной составъ, вполне достаточный по общему годовому размѣру движенія, оказывается недостаточнымъ для своевременной перевозки сразу поступающей массы грузовъ; а это неизбежно ведетъ къ крайне-неблагопріятнымъ для торговли и промышленности послѣдствіямъ: къ порчѣ грузовъ и къ соединеннымъ съ нею значительнымъ убыткамъ, къ разнообразнымъ злоупотребленіямъ, къ неаккуратности и несвоевременности въ доставкѣ грузовъ. Все это крайне вредно отзывается на нашихъ внутреннихъ и заграничныхъ торговыхъ сношеніяхъ. Дѣло доходитъ нерѣдко до того, что, при такомъ положеніи вещей, желѣзныя дороги совершенно утрачиваютъ естественный свой характеръ путей болѣе быстрыхъ и соединенныхъ съ меньшею порчею для товаровъ. Часто товаръ вылеживается напр. мѣсяць, два мѣсяца, на станціи, вы-

жидая очереди; если этотъ срокъ прибавить ко времени пробѣга груженыхъ вагоновъ отъ пункта отправления до пункта назначенія, то оказывается нерѣдко, что средняя суточная скорость движенія грузовъ бываетъ, даже на значительныхъ разстояніяхъ—не говоря уже о разстояніяхъ незначительныхъ—гораздо медленнѣе гужевой перевозки. Бывали нерѣдко случаи, когда, при такихъ условіяхъ перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, средняя суточная скорость доставки ихъ не превышала 15—20 верстъ, т. е. болѣе чѣмъ вдвое медленнѣе средней гужевой перевозки, и что такимъ образомъ перевозка грузовъ по усовершенствованнымъ путямъ оказывалась и дороже, и медленнѣе, и неудобнѣе, перевозки первобытнымъ способомъ, по крайне плохимъ проселочнымъ и грунтовымъ дорогамъ.

Подобное, безъ сомнѣнія крайне ненормальное, положеніе дѣлъ не могло, конечно, не обратить на себя вниманіе Коммисіи и подкоммисій. Одною изъ самыхъ простыхъ мѣръ, на которую неоднократно указывалось Коммисіи и подкоммисіямъ при ихъ изслѣдованіяхъ, было бы, повидимому, значительное увеличеніе подвижнаго состава дорогъ, доведеніе его до такихъ размѣровъ, чтобъ онъ могъ удовлетворять, въ моменты наибольшаго прилива грузовъ, всѣмъ предъявляемымъ къ дорогѣ требованіямъ, и устранить крайне вредные для торговли и промышленности залежи грузовъ. Но, при болѣе внимательномъ разсмотрѣніи дѣла, недостаточность этой мѣры для предотвращенія вышеозначеннаго неудобства становится очевидной. Значительное увеличеніе подвижнаго состава и неизбежно сопряженное съ нимъ увеличеніе личнаго персонала служащихъ, проведеніе вторыхъ и запасныхъ путей,

расширеніе или постройка новыхъ паровозныхъ сараевъ и мастерскихъ при станціяхъ, и пр. и пр.—были бы сопряжены съ такими значительными расходами, которые неизбѣжно въ громадномъ размѣрѣ увеличили бы расходы по эксплуатаціи дорогъ, а слѣдовательно уменьшили бы чистый доходъ ихъ и потребовали бы весьма значительнаго увеличенія, и безъ того уже большихъ, приплатъ правительства по гарантіямъ для дорогъ гарантированныхъ; на дороги же негарантированныя требованіе такихъ крупныхъ расходовъ, прежде чѣмъ были бы безусловно доказаны неизбѣжность ихъ и невозможность устраненія существующаго зла иными способами, легло бы весьма тяжкимъ бременемъ и являлось бы даже въ извѣстной мѣрѣ несправедливостью. Требованіе касательно увеличенія подвижнаго состава и расширенія тѣсно сопряженныхъ съ этимъ увеличеніемъ приспособленій являлось бы вполне основательнымъ и законнымъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда было бы доказано, что эти приспособленія и подвижной составъ недостаточны *вообще*, для всѣхъ временъ года, совершенно независимо отъ случайныхъ, временныхъ наплывовъ груза. Въ противномъ же случаѣ требовать отъ дорогъ, чтобъ онѣ сдѣлали вышеупомянутые значительные расходы, вызываемые лишь потребностью временною, періодически повторяющеюся только въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году, значило бы требовать отъ нихъ, чтобъ онѣ превратили необходимыя на этотъ предметъ капиталы на остальное время года въ капиталы мертвые, а отъ Правительства—чтобъ оно приняло на себя неизбѣжныя приплаты по этимъ мертвымъ, въ теченіе полугода или около того, капиталамъ.

Такимъ образомъ, стремиться къ устраненію зла, причиняемаго столь частыми залежами грузовъ только путемъ значительнаго увеличенія подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ, значило бы, какъ ни просто кажется это средство съ перваго взгляда, устранить зло непомерно дорогою цѣною, крайне невыгодно отзывающеюся и на частныхъ интересахъ—интересахъ владѣтелей желѣзнодорожныхъ акцій,—и на интересахъ правительственныхъ.

Кромѣ этой мѣры, въ засѣданіяхъ Коммисіи и подкоммисій указывалось и на другія мѣры для достиженія той же цѣли, какъ напр. устройство при товарныхъ станціяхъ платформъ, навѣсовъ, покупку брезентовъ, и тому подобныя мѣры, рассчитанныя на сбереженіе сваленнаго на станціяхъ груза и на предохраненіе его отъ непогоды и порчи. Но эти мѣры могли бы предотвратить лишь нѣкоторыя вредныя послѣдствія скопленія грузовъ на станціяхъ, а отнюдь не уничтожить зло въ корнѣ. Товаръ, предохраненный, и то только въ извѣстной мѣрѣ, отъ порчи, тѣмъ не менѣе не могъ бы прибыть въ извѣстное время къ мѣсту назначенія, пропускались бы сроки, играющіе такую важную роль въ торговыхъ оборотахъ; товаръ все равно не прибывалъ бы на мѣсто напр. въ эпоху навигаціи или въ другіе, наиболѣе выгодные для сбыта его, періоды. Отсюда, даже еслибы грузы прибывали впослѣдствіи и въ совершенно неиспорченномъ видѣ, все-таки проистекали бы сопряженныя съ доставкой не въ срокъ неустойки, упущеніе наиболѣе удобныхъ и выгодныхъ моментовъ для продажи и сдачи груза, и многія другія потери, которыя, при значительномъ количествѣ грузовъ, приходилось бы

исчислять милліонами и которыхъ нельзя не признать крайне вредными и тягостными для торговли.

Всѣ эти соображенія не могутъ не привести къ тому, весьма простому и вполне естественному, заключенію, что, рядомъ съ вышеупомянутыми мѣрами, однимъ изъ дѣйствительныхъ средствъ для устраненія означеннаго зла является не только забота о возможной сохранности уже скопившихся на станціяхъ грузовъ, но и предупрежденіе самаго скопленія ихъ.

Выше уже было указано на то, что главными предметами нашего вывоза, и даже нашей внутренней торговли, являются хлѣбъ и другіе продукты, созрѣвающіе только одинъ разъ въ годъ и предъявляемые на рынокъ не болѣе или менѣе равномерно круглый годъ, а преимущественно въ теченіе немногихъ, наиболѣе близкихъ къ уборкѣ и обработкѣ этихъ сырыхъ продуктовъ, мѣсяцевъ. Но и эта первая, основная причина неравномерности прилива грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ въ значительный мѣрѣ утратила бы свой острый характеръ при устраненіи второй причины, или, по крайней мѣрѣ, при возможномъ уменьшеніи вліянія этой причины—дурнаго состоянія подъѣздныхъ путей. При болѣе удовлетворительномъ состояніи этихъ путей, доставка грузовъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ производилась бы болѣе равномерно, внѣ случайной зависимости отъ погоды, столь измѣнчивой въ большинствѣ мѣстностей Россіи; товаръ подвозился бы къ станціямъ исподволь и не было бы необходимости тратить значительныя деньги на платформы, навѣсы и брезенты, нужные не цѣлой годъ, а лишь въ продолженіе извѣстнаго періода. Отправитель груза, а положимъ хлѣбнаго, не торопил-

ся бы подвезти его на станцію въ немногіе зимніе мѣсяцы, когда подъѣздные пути находятся въ сравнительно лучшемъ состояніи. По мѣрѣ надобности и своихъ выгодъ, онъ доставлялъ бы его для отправки по желѣзной дорогѣ и осенью, и весною, между тѣмъ какъ, при настоящемъ состояніи путей, доставка грузовъ къ станціямъ въ теченіе многихъ мѣсяцевъ дѣлается или положительной невозможной, или же сопряжена съ такими значительными издержками, которыя ложатся крайне тяжелымъ накладнымъ расходомъ на цѣнность извѣстнаго товара.

Не слѣдуетъ упускать изъ виду и того обстоятельства, что хорошіе подъѣздные пути неизбежно должны усилить развитіе мѣстнаго производства и что вслѣдствіе того грузы стали бы поступать для отправки по желѣзнымъ дорогамъ въ большемъ количествѣ. Въ настоящее время, при нынѣшнемъ состояніи подъѣздныхъ путей, многія мѣстности, оставшіяся внѣ желѣзнодорожной сѣти, въ значительной мѣрѣ теряютъ свое экономическое значеніе; въ нихъ является упадокъ промышленности, и, какъ прямой результатъ того — обезцѣненіе собственности, и т. д. Не далѣе, какъ 8 Октября настоящаго года, при открытіи засѣданій Черниговскаго очереднаго губернскаго земскаго собранія, г. начальникъ губерніи, дѣлая общую характеристику положенія Черниговской губерніи, между прочимъ выразился такъ: „Неустройство дорогъ, а также *подъѣздовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ*, въ сильной степени препятствуетъ развитію благосостоянія населенія Черниговской губерніи.“ Между тѣмъ устройство хорошихъ дешевыхъ соединительныхъ путей, приближающихъ ихъ къ желѣзнымъ дорогамъ,

непремѣнно оживило бы ихъ промышленность и торговлю. «Хорошіе подъѣздные пути» — справедливо замѣтилъ бывшій французскій министръ путей сообщенія, извѣстный инженеръ Маньенъ — «это вены и артерія, регулирующія правильное желѣзнодорожное кровообращеніе.»

Говоря о подъѣздныхъ путяхъ, слѣдуетъ прежде всего ясно установить понятіе о томъ, что именно нужно считать *подъѣзднымъ путемъ*, для того, чтобы не смѣшивать пути *подъѣздные* и *подвозные*. Послѣднее понятіе гораздо шире, такъ какъ подвозными можно считать всѣ пути, по которымъ къ желѣзной дорогѣ доставляются грузы, безъ ограниченія разстоянія. *Подъѣзднымъ* же путемъ слѣдуетъ считать такой, который ведетъ непосредственно къ желѣзной дорогѣ изъ мѣстностей, къ ней тяготѣющихъ; онъ лишень всякаго самостоятельнаго характера и имѣетъ значеніе лишь благодаря своему соединенію съ желѣзной дорогой; самъ же по себѣ, какъ отдѣльный путь, онъ большею частью не имѣетъ никакого значенія. Между тѣмъ даже разныя вѣдомства и учрежденія до сихъ поръ понимали этотъ вопросъ весьма различно, каждое съ своей точки зрѣнія, иногда сообразно своимъ спеціальнымъ интересамъ.

Если не ограничиваться вышеприведеннымъ, болѣе тѣснымъ опредѣленіемъ *подъѣзднаго* пути, а заботиться обо всѣхъ дорогахъ, ведущихъ къ станціи, то это неизбежно крайне усложнитъ и расширитъ вопросъ, а слѣдовательно, естественнымъ образомъ, отдалитъ его разрѣшеніе. Изъ данныхъ, добытыхъ «Коммиссіей для начертанія проекта сѣти подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ¹⁾», на-

¹⁾ Журналъ означенной Коммисіи, 16 мая 1876 года, № 1, стр. 8.

примѣръ, оказывается, что общее протяженіе проектируемыхъ подъѣздныхъ путей составляетъ громадную цифру 17,093 верстъ, шоссированіе которыхъ, если считать за одну версту шоссе 6,800 руб., потребовало бы не менѣе 115,404,050 руб. Если же, какъ полагаютъ иные, сумма 6,800 руб. за одну версту шоссе слишкомъ незначительна, и хорошее шоссе стоитъ отъ 8¹/₂ до 12 тысячъ рублей, то вышеозначенная сумма должна еще значительно увеличиться.

Очевидно, что въ эту цифру 17,093 верстъ подъѣздныхъ путей вошли не одни пути подъѣздные въ тѣсномъ смыслѣ, но и пути подвозные.

Поэтому, по необходимости, приходится въ извѣстной мѣрѣ съузить понятіе о подъѣздномъ пути, тщательно отдѣливъ понятія о пути собственно подъѣздномъ и пути подвозномъ, и обратить прежде всего главное вниманіе на первую категорію путей, въ томъ разчетѣ, что, съ улучшеніемъ собственно подъѣздныхъ путей, грузоотправители, ради собственныхъ своихъ интересовъ, найдутъ способъ привести въ болѣе удовлетворительное состояніе и подвозные пути, тѣмъ болѣе, что улучшение послѣднихъ представляетъ вопросъ не общегосударственный, а мѣстный, и что онъ можетъ быть, болѣе или менѣе удовлетворительно разрѣшенъ отдѣльными обществами и владѣльцами.

Вообще, при разсмотрѣніи вопроса о подъѣздныхъ путяхъ, нужно имѣть въ виду слѣдующія обстоятельства: 1) Существуютъ ли въ данной мѣстности большія естественныя богатства, разработка которыхъ можетъ быть увеличена проведеніемъ новаго пути или улучшеніемъ стараго? 2) Можетъ ли данный путь, въ улучшенномъ

видѣ, повести къ развитію мѣстной производительности? 3) Соответствуетъ ли количество движенія—настоящее и ожидаемое—тѣмъ затратамъ, которыхъ потребуетъ устройство подъѣзднаго пути при данныхъ техническихъ условіяхъ? 4) Кто и какъ долженъ содержать подъѣздные пути? 5) Въ какихъ юридическихъ отношеніяхъ должны находиться къ этимъ путямъ лица, общества и учрежденія, владѣнія которыхъ ими прорѣзываются? 6) Какое участіе должны принимать желѣзнодорожныя общества въ устройствѣ подъѣздныхъ путей?

При этомъ нужно имѣть прежде всего въ виду характеръ уже существующихъ подъѣздныхъ путей, слѣдуетъ опредѣлить, насколько извѣстный путь, ведущій къ станціи желѣзной дороги, удовлетворителенъ, въ какой мѣрѣ онъ допускаетъ своевременную, въ теченіи круглаго года совершающуюся, транспортировку всего того количества грузовъ, какое направляется изъ окрестныхъ мѣстностей къ станціи, наконецъ, въ какой мѣрѣ онъ подлежитъ улучшенію, чтобы сдѣлать возможной доставку всѣхъ тѣхъ грузовъ, которые должны идти къ данной станціи.

II.

Положеніе подъѣздныхъ путей по дорогамъ: Николаевской, Рыбинско-Бологовской, Московско-Нижегородской, Шуйско-Ивановской, Новоторжской, Балтійской, Царскосельской, Новгородской, С.-Петербургско-Варшавской, Московско-Ярославской, Вологодской, Московско-Курской, Курско-Харьново-Азовской, Лозово-Севастопольской, Московско-Рязанской, Рязанско-Козловской, Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Ростово-Владикавказской, Оренбургокой и на дорогахъ Рижско-Царицынскаго и Варшавскаго раіоновъ. — Общія замѣчанія о подъѣздныхъ путяхъ къ остальнымъ, не поименованнымъ выше, дорогамъ.

На основаніи добытыхъ Коммисіей и подкоммисіями данныхъ, нынѣшнее положеніе подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

По Николаевской желѣзной дорогѣ подъѣздные пути оказались удовлетворительными только къ 12 станціямъ, причемъ къ станціи Торбино подъѣздъ совершается по конно-желѣзной дорогѣ, къ нѣкоторымъ станціямъ по — шоссе а къ немногимъ — по находящимся въ удовлетворительномъ состояніи грунтовыми дорогамъ; ко всѣмъ же остальнымъ станціямъ подъѣздные пути признаны неудовлетворительными, плохими, непроѣздными. При этомъ нельзя не обратить вниманія на одно довольно странное явленіе — встрѣчающееся, впрочемъ, и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ — что нѣкоторые начальники станцій, въ отвѣтахъ на предъявленные имъ вопросы, признавая подъѣздные пути неудовлетворительными, плохими, крайне-плохими, непро-

ѣздными, прибавляютъ однако: «но улучшенія не требуютъ». Нѣкоторые мотивируютъ эту, странную съ перваго взгляда, приписку тѣмъ, что «отъ улучшенія подъѣздныхъ путей не предвидится большаго прилива грузовъ». Вообще Николаевская желѣзная дорога проходитъ большею частью по малонаселенной, довольно болотистой мѣстности, съ плохими проселочными дорогами; при болотистомъ грунтѣ, затрата на улучшеніе подъѣздныхъ путей была бы довольно значительна. (Табл. лит. А).

На Рыбинско-Бологовской дорогѣ подъѣздные пути къ двумъ станціямъ признаны хорошими, къ двумъ—удовлетворительными, къ одной—проѣздными, ко всѣмъ остальнымъ—плохими, крайне-плохими, непроѣздными. Впрочемъ значительный товарный оборотъ совершается только на Бѣжецкой станціи, а по остальнымъ—движеніе небольшое. (Табл. лит. Б).

По Московско-Нижегородской желѣзной дорогѣ къ тремъ станціямъ подъѣздные пути признаны удовлетворительными, къ 12—неудовлетворительными, причемъ дѣлается общее замѣчаніе: «Вообще раіонъ Нижегородской желѣзной дороги могъ бы быть гораздо шире, особенно въ Нижегородской и Владимірской губерніяхъ, если бы подъѣздные и подвозные пути были лучше; по этому поводу имѣется много заявленій». Дѣйствительно, подкоммисіи заявлено о необходимости проведенія 19 подъѣздныхъ путей, общей длиной въ 383 версты. (Табл. лит. В).

По Шуйско-Ивановской желѣзной дорогѣ подъѣздныхъ путей удовлетворительныхъ не показано; неудовлетворительны же онѣ оказались на всѣхъ шести станціяхъ. «Подъѣздные пути къ станціямъ Шуйско-Ивановской дороги»—

заключаетъ подкоммисія — «требуяють улучшенія для подвозки громоздкихъ грузовъ. Существующіе же пути большею частью неудобны, вслѣдствіе глинистаго грунта». (Табл. лит. Г).

По Новоторжской желѣзной дорогѣ подъѣздные пути къ тремъ станціямъ признаны удовлетворительными, а къ остальнымъ тремъ — неудовлетворительными. По этой дорогѣ подъѣздныхъ путей проектируется на протяженіи 103 верстъ, въ томъ числѣ 93 в. шоссейныхъ и 10 в. жел. дороги, и расходъ на этотъ предметъ исчисленъ въ 183 тысячи рублей.

Относительно Балтійской желѣзной дороги нельзя не обратить особаго вниманія на то обстоятельство, что изъ 21 станцій, лежащихъ въ предѣлахъ Эстляндской и Лифляндской губерній, подъѣздные пути къ 18 станціямъ признаны удовлетворительными и только къ тремъ — не вполне удовлетворительными; въ Петербургской же губерніи — если не считать пригородныхъ мѣстностей Стрѣльна, Петергофъ, Ораніенбаумъ — только къ тремъ станціямъ подъѣздные пути удовлетворительны, а къ остальнымъ — неудовлетворительны. Вообще же подъѣздные пути къ станціямъ этой дороги относятся къ лучшимъ во всей Россіи. (Табл. лит. Д).

Подъѣздные пути къ станціямъ Царскосельской и Павловской дорогъ удобны, притомъ же товарное движеніе къ этимъ станціямъ крайне незначительно.

Относительно Новгородской желѣзной дороги въ трудахъ подкоммисіи не заключаетъ никакихъ указаній о поводу подъѣздныхъ путей. Это можно объяснить отчасти тѣмъ, что раіонъ этотъ, вслѣдствіе относительно

незначительнаго товарнаго движенія, мало нуждается въ улучшенныхъ подъѣздныхъ путяхъ, отчасти тѣмъ, что главные грузы—дрова, камень, строительный матеріалъ—сплавляются водянымъ путемъ. (Табл. лит. Е.)

Изъ станцій Петербургско-Варшавской желѣзной дороги 17 имѣютъ хорошіе и удовлетворительные подъѣздные пути, а 36—плохіе и неудовлетворительные, причемъ опять-таки нельзя не замѣтить той особенности, что въ Привислянскомъ краѣ процентное отношеніе удовлетворительныхъ путей къ неудовлетворительнымъ замѣтно повышается,—хотя и не въ такой значительной мѣрѣ, какъ въ губерніяхъ Прибалтійскихъ, но все же въ гораздо болѣе значительной, чѣмъ въ губерніяхъ великороссійскихъ. Потребность въ хорошихъ подъѣздныхъ путяхъ болѣе всего ощущается въ Псковской губерніи. (Табл. лит. Ж).

На Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской дорогахъ подъѣзды почти вездѣ въ плохомъ состояніи, даже къ Московской станціи; особенно плохи они на станціяхъ: Пушкино, Талицы, Хотьково, Сергіево, Рязанцево, гдѣ почти нѣтъ проѣзда по резерву, а также въ Пречистомъ, Даниловѣ, Вологдѣ. Еще хуже подъѣзды къ лѣснымъ складамъ. Въ Сергіевѣ и въ Итларѣ въ грязное время они почти непроѣжаемы. Въ Итларѣ, при самомъ осмотрѣ станціи подкомисіей, управленіе велѣло сдѣлать три новыхъ проѣзда.

На Московско-Курской дорогѣ путь отъ пакгауза Подольской станціи не вымощенъ. Въ Лопаснѣ подъѣздъ къ станціи на землѣ Общества Московско-Курской желѣзной дороги находится въ очень плохомъ состояніи. Въ Серпуховѣ дорога до шоссе вдоль резерва находится въ весьма плохомъ состоя-

ніи. Въ Зміевкѣ подъѣздъ къ выемкѣ весьма грязень. Въ Тулѣ подъѣздъ узокъ и весьма неудобень. Въ Мценскѣ подъѣздъ не вымощень, грязень, въ ямахъ, но городъ не можетъ строить и содержать шоссе на свой счетъ. Въ запискѣ Крапивенской земской управы заявлено о необходимости шоссировать подъѣзды къ станціямъ Ясенки, Лазарево, Су-мароково и Сергіевское, которые, идя по отчужденной землѣ, бываютъ, въ особенности осенью, почти непроѣзжаемы. Курскъ соединень съ станціей желѣзной дороги рельсовымъ путемъ, устроеннымъ желѣзной дорогой, при содѣйствіи города.

На Курско-Харьковско-Азовской дорогѣ въ Никольскомъ подъѣздъ не мощеный и грязный; даже въ сухое время стоять на немъ лужи. Въ Харьковѣ мостовая весьма плохая, рѣдко ремонтируется и осенью представляетъ большія затрудненія. Въ Барвенковѣ грузоотправители просятъ сдѣлать мощеный подъѣздъ, ибо настоящій, при значительности подвоза, совершенно негодень. Въ Таганрогѣ мостовая отъ воротъ до платформы замѣнена настилкою изъ шпаль; на остальномъ пространствѣ она находится въ самомъ плохомъ состояніи; вдоль товарной платформы видны сплошныя ямы. Гниловская станція стоитъ около горы, въ которой образуются постоянныя мочежины. Дорога къ товарной платформѣ идетъ узкою полосою вдоль этой горы, а потому всегда крайне грязная. Съ другой стороны выѣзда вовсе нѣтъ, вслѣдствіе чего подводы должны оборачиваться на тѣсномъ и грязномъ пространствѣ, что въ высшей степени неудобно и производитъ большія замѣшательства.

На Лозово-Севастопольской дорогѣ подъѣзды къ товарнымъ платформамъ большею частью не мощены и

грязны, на примѣръ въ Ивановкѣ, въ Синельниковѣ, въ Славгородѣ, въ Михайловкѣ. Въ Екатеринославѣ подъѣздъ грязень и тѣсень, хотя, съ другой стороны, отъ станціи къ пристани идетъ рельсовый путь. «Вообще» — заключаетъ Московская подкоммисія — подъѣздные пути по дорогамъ, изслѣдованнымъ подкоммисіей далеко не всегда содержатся въ исправности. На этотъ счетъ поступили многочисленныя жалобы товароотправителей, которые иногда съ большимъ трудомъ подвозятъ свои товары къ станціямъ. Подкоммисія собственнымъ осмотромъ могла убѣдиться въ справедливости этихъ жалобъ».

По Московско-Рязанской дорогѣ двѣ станціи имѣютъ, въ видѣ подъѣздныхъ путей, желѣзно-дорожныя вѣтви (Коломна и Щурово); къ пяти станціямъ подъѣздные пути удовлетворительны, сносны, незатруднительны; ко всѣмъ же остальнымъ они плохи или непроѣздны, особенно весною и осенью. (Послѣдняя прибавка дѣлается, нужно замѣтить, къ большинству отвѣтовъ на вопросъ оположеніи подъѣздныхъ путей. Лишь въ меньшинствѣ случаевъ подъѣздные пути признаются плохими или непроѣздными лѣтомъ, вслѣдствіе болотистой мѣстности, и зимою — вслѣдствіе заносовъ).

По Рязанско-Козловской дорогѣ подъѣздные пути къ четыремъ станціямъ признаны хорошими или проѣздными во всякое время года, къ остальнымъ шести — плохими или непроѣздными. Особая коммисія, учрежденная Рязанской городской думой, заявила о томъ, что желательнo устройство лучшаго сообщенія города Рязка со станціей Рязскъ, Рязанско-Козловской дороги. Проведенною вѣтвью отъ станціи Рязскъ, Моршанской дороги, до станціи Скопинской

дороги, гужевая дорога перерѣзана, вслѣдствіе чего между вѣтвью и товарной платформой станціи Ряжскъ, Рязанско-Козловской дороги, образовалась невылазная грязь. Требуется также улучшение пути между гор. Ряжскъ и станц. Ряжскъ, Ряжско-Скопинской дороги, такъ какъ бываетъ время, что здѣсь сообщеніе вовсе прекращается. Подкоммисіи было также заявлено о необходимости устроить болѣе удобное сообщеніе между городомъ Раненбургомъ и Раненбургскою станціей.

69577
По Ряжско-Моршанской дорогѣ только отъ города Моршанска до станціи проложено шоссе, которое содержится въ исправности, на всѣхъ же остальныхъ станціяхъ пути крайне плохи и непроѣзды.

По Моршанско-Сызранской дорогѣ—къ шести станціямъ подъѣзды хороши, безпрепятственны, не требуютъ улучшения, къ остальнымъ же они непроѣзды, крайне плохи, очень затруднительны.

По Тамбово-Саратовской желѣзной дорогѣ подъѣзды пути къ большинству станцій оказываются въ весьма плохомъ состояніи. Даже въ самомъ Тамбовѣ напр. отъ города до станціи желѣзной дороги путь объѣзжается стороной. То же самое имѣетъ мѣсто и на станціи Платоновка, къ которой со стороны большой дороги на разстояніи 300 сажень нѣтъ доступа. Грузоотправители города Аткарска заявляли подкоммисіи о неудобствѣ дорогъ, по которымъ возится товаръ къ станціи. Станціи Леонидовка и Канаевка въ нѣкоторое время года бываютъ недоступны, тогда какъ въ окрестностяхъ есть заводы, фабрики, лѣсъ.

По Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ—къ одной станціи (Сулинской) проведена желѣзно-дорожная вѣтвь отъ завода гг. Пастуховыхъ; подъѣздные пути къ шести станціямъ хороши или удовлетворительны, къ остальнымъ же—плохи, затруднительны, неудобны. На важной станціи Грушевка весною, осенью, и даже лѣтомъ, при частыхъ дождяхъ, положительно прекращается сообщеніе съ станціей на время отъ одной до трехъ недѣль.

По Ростово-Владикавказской дорогѣ, если не считать подъѣзднымъ путемъ къ Владикавказу военно-грузинскую дорогу, отлично шоссированную, подъѣздные пути къ семи станціямъ удобны, хороши, въ исправномъ состояніи, удовлетворительны. Къ остальнымъ же станціямъ подъѣздные пути признаются плохими, частью въ теченіе круглаго года, частью въ извѣстное время года. Подкоммисіи подано заявленіе отъ доктора С. А. Смирнова, который, находя подъѣздный путь отъ станціи «Минеральныя воды» къ Пятигорску въ настоящее время въ достаточно удовлетворительномъ состояніи, все же признаетъ желательнымъ проведеніе наикратчайшей желѣзной дороги отъ этой станціи до Пятигорска.

На этой дорогѣ, равно какъ и на Поти-Тифлисской, вслѣдствіе собыхъ мѣстныхъ условій, доступъ къ нѣкоторымъ станціямъ часто совершенно прекращается, вслѣдствіе разлива горныхъ рѣкъ и рѣчекъ, чрезъ которыя нѣтъ мостовъ; съ другой стороны подъѣздные пути къ станціямъ послѣдней дороги вообще, за немногими исключеніями, болѣе удовлетворительны, чѣмъ на большинствѣ другихъ дорогъ.

На Оренбургской желѣзной дорогѣ подъѣздные пути къ пяти станціямъ удовлетворительны, весьма удовлетворительны, хороши и удобны; ко всѣмъ же остальнымъ станціямъ они плохи, непроѣзды, и кромѣ того доступъ съ станціямъ затрудняется зимою снѣжными заносами, а весною—разливомъ рѣкъ.

По Курско-Харьковско-Азовской желѣзной дорогѣ въ самомъ Курскѣ подъѣздъ къ станціи, находящейся въ вѣдѣніи земства, крайне плохъ. Въ Таганрогѣ подъѣздные пути по городскимъ улицамъ содержатся очень плохо. Городъ давно чувствуетъ это и даже постановилъ заключить на этотъ предметъ заемъ въ 250,000 рублей, съ тѣмъ, чтобы взимать извѣстный сборъ съ отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ.

По дорогамъ, изслѣдованнымъ Рижско-Царицынскою подкомиссіей, признано необходимымъ или желательнымъ произвести улучшеніе подъѣздныхъ путей: въ районѣ Риго-Динабургской и Митавской дорогъ—3 версты, Динабургско-Витебской—306 верстъ, Орловско-Витебской—345 верстъ, Орловско-Ливенской и Грязской дорогъ—25, и Грязе-Царицынской дороги—54 версты. (Наиболѣе важные изъ этихъ путей приведены въ таблицѣ подъ литерой З).

Въ губерніяхъ Привислянскаго края подъѣздные пути, хотя вообще находятся и въ лучшемъ состояніи, чѣмъ въ остальной Россійской Имперіи, но все же въ большинствѣ случаевъ оставляютъ много желать относительно проѣздности своей во всякое время года и требовали бы приведенія ихъ въ лучшій видъ.

Относительно другихъ дорогъ, кромѣ поименованныхъ

выше, не находится въ трудахъ подкоммисій спеціальныхъ указаній на то, въ какомъ именно положеніи находятся подъѣздные пути къ такой-то станціи. Но въ виду того, что, за исключеніемъ лишь станцій Прибалтійскихъ губерній, нѣкоторыхъ Привислянскаго края и ничтожнаго меньшинства станцій остальной части Имперіи, вездѣ замѣчается одно общее явленіе—крайне плохое состояніе и почти непроѣздность подъѣздныхъ путей въ известное время года, —нѣтъ никакого логическаго основанія полагать, чтобъ именно на этихъ дорогахъ подъѣздные пути находились въ лучшемъ состояніи, чѣмъ на дорогахъ, проходящихъ по мѣстностямъ болѣе центральнымъ, населеннымъ, промышленнымъ, и притомъ находящимся часто въ гораздо лучшихъ климатическихъ и почвенныхъ условіяхъ, чѣмъ тѣ, по которымъ проходятъ только что поименованныя дороги.

Такимъ образомъ, какъ на основаніи точныхъ, собранныхъ на мѣстѣ, отдѣльно для каждой станціи, данныхъ, такъ и, относительно нѣкоторыхъ дорогъ, на основаніи общихъ логическихъ выводовъ, слѣдуетъ неизбежно прійти къ заключенію, что вообще состояніе подъѣздныхъ путей, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, является крайне неудовлетворительнымъ, и что обратное явленіе составляетъ лишь рѣдкое, крайне рѣдкое, исключеніе.

Констатировавъ этотъ фактъ, остается разсмотрѣть вопросы о томъ, отчего зависитъ такое, въ громадномъ большинствѣ случаевъ крайне-неудовлетворительное, состояніе подъѣздныхъ путей, какого рода должны быть подъѣздные пути, и на кого должна падать забота о проведеніи этихъ путей и о содержаніи ихъ въ исправномъ видѣ?

III.

Обсужденіе вопроса о подъѣздныхъ путяхъ въ сѣздахъ председателей подкоммисій 1879 и 1880 годовъ, Мнѣнія князей С. В. Волконскаго и А. А. Щербатова, барона В. М. Менгдена, г. г. Б. Н. Чичерина, Е. С. Гордѣнки и др.

На происходившемъ въ мартѣ мѣсяцѣ 1880 года общемъ сѣздѣ председателей подкоммисій, председатели Варшавской, Кіевской и Юго-Восточной подкоммисій высказали мнѣніе, что нынѣшнее неудовлетворительное состояніе подъѣздныхъ путей объясняется преимущественно отсутствіемъ закона, который указывалъ бы, въ чемъ именно вѣдѣніи должны находиться эти дороги въ губерніяхъ, гдѣ существуютъ земскія учрежденія, и въ мѣстностяхъ, въ которыхъ еще не введено земское общественное управленіе. Въ настоящее время оказывается, какъ было заявлено на сѣздѣ, что, за отсутствіемъ подобнаго закона, каждое вѣдомство, учрежденіе, а также и частныя лица, сваливаютъ съ себя заботу объ этомъ предметѣ и сопряженные съ улучшеніемъ подъѣздныхъ путей значительные расходы, на другія учрежденія, вѣдомства и лица. По мнѣнію земскихъ и городскихъ учреждений, заботы объ этомъ предметѣ должны лежать на

Правительствѣ или на желѣзнодорожныхъ обществахъ; послѣднія, въ свою очередь, возлагаютъ ихъ на земства и города, или на пользующіяся подъѣздными путями частныя лица, и т. д.

Разсмотрѣніе съѣздами вопроса о подъѣздныхъ путяхъ привело къ слѣдующимъ общимъ соображеніямъ: Отдѣльныя вѣдомства и учрежденія частью не имѣютъ средствъ, чаще же всего не желаютъ устраивать и поддерживать на свои средства подъѣздные пути. Нѣкоторые же изъ нихъ изъявляютъ на это готовность, но подъ тѣмъ условіемъ, чтобы имъ разрѣшено было взимать за пользованіе подъѣздными путями сборъ, часто довольно обременительный. Поэтому прежде всего необходимо было бы установить закономъ права и обязанности отдѣльныхъ учрежденій, обществъ и лицъ по отношенію къ этому предмету. Иначе, пока будутъ происходить по этому предмету пререканія между различными вѣдомствами и учрежденіями, подъѣздные пути будутъ находиться по прежнему въ нынѣшнемъ своемъ, крайне плачевномъ, состояніи, торговля и промышленность—терпѣть крайнія неудобства, цѣлыя обширныя мѣстности—лишаться возможности сбывать въ наиболѣе выгодное время свои произведенія, а желѣзнодорожныя общества и Правительство—нести громадныя убытки и потери, частью вслѣдствіе нарушенія правильности эксплуатаціи дорогъ, частью вслѣдствіе приплатъ по гарантіямъ.

Поэтому еще на съѣздѣ 1879 года (26 августа) предсѣдатель Юго-Восточной подкоммисіи, князь С. В. Волконскій, предложилъ слѣдующую постановку вопроса о подъѣздныхъ путяхъ: «Въ видахъ сокращенія косвенныхъ

расходовъ, падающихъ на грузы, доставляемые желѣзными дорогами къ портамъ, особенно вслѣдствіе дешевизны и громоздкости этихъ грузовъ, желательно обсудить — какія можно принять практическія мѣры къ устройству и улучшенію подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ посредствомъ привлеченія къ этому дѣлу земскихъ учрежденій, и въ какомъ смыслѣ слѣдуетъ ставить вопросъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей при совѣщаніяхъ подкоммисій съ представителями земства и городскихъ обществъ?»

Вопросъ этотъ возбудилъ въ то время продолжительныя пренія, клонившіяся преимущественно къ разрѣшенію вопросовъ о томъ, какіе пути слѣдуетъ собственно считать подъѣздными, что необходимо поставить на первую очередь къ осуществленію въ этомъ отношеніи, и какими мѣрами можно вѣрнѣе всего достигнуть улучшенія дѣла?

При этомъ было высказано мнѣніе (предсѣдателемъ Московской подкоммисіи, княземъ А. А. Щербатовымъ), что въ этомъ отношеніи нужно раздѣлить всѣ мѣстности на двѣ категоріи: на такія, гдѣ завѣдываніе шоссейными дорогами и ихъ ремонтірованіе передано Министерствомъ Путей Сообщенія земству, и на такія, гдѣ земство не завѣдуетъ содержаніемъ шоссе. Въ первыхъ всѣ остатки отъ ремонтныхъ казенныхъ ассигнованій могутъ быть употреблены земствомъ на шоссированіе, и вообще на улучшеніе подъѣздныхъ путей. Въ худшемъ положеніи находятся губерніи второй категоріи, такъ какъ въ данномъ случаѣ всѣ подобныя остатки возвращаются въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

По мнѣнію товарища председателя московской подкоммисіи, Б. Н. Чичерина, въ дѣлѣ усиленія питательности существующей рельсовой сѣти необходимо начинать съ простѣйшаго, именно съ состоянія въѣзда на землю желѣзнодорожной станціи. Въ весьма значительномъ числѣ случаевъ эти въѣзды, равно какъ дворы и платформы для склада товаровъ, представляются въ крайне плохомъ состояніи: мостовыя плохи или ихъ нѣтъ вовсе, грязь невылазная, ремонтировки не производится, платформы ниже всякой критики; въ періодъ осенней и весенней распутицы въѣздъ къ платформамъ и пакгаузамъ, равно какъ и отъѣздъ отъ нихъ, невозможны, а между тѣмъ съ товарохозяевъ, не имѣющихъ возможности убрать съ своею кладью, взымается «полежалое». Въ виду всего этого, г. Чичеринъ находилъ необходимымъ прежде всего озаботиться вымощеніемъ и «проѣзжаемостью» путей въ предѣлахъ отчужденія, а затѣмъ уже слѣдовало бы разяснить, въ какой степени правильно распространять на желѣзнодорожныя общества обязательство улучшать и ремонтировать подъѣздные пути за предѣлами отчужденія. Въ извѣстныхъ границахъ такое обязательство было бы вполне уместно.

Председатель варшавской подкоммисіи, баронъ В. М. Менгденъ, также указалъ нѣсколько случаевъ, когда обязательство желѣзнодорожнаго общества содержать пути едва ли можетъ ограничиваться предѣлами отчужденія. Во многихъ мѣстностяхъ подъ устройство станцій бралось поле, такъ что вновь устроенный станціонный дворъ оказывался лишеннымъ всякаго выхода. При открытіи паровознаго сообщенія къ такому двору, начиналась са-

мо собою ѣзда изъ ближайшихъ пунктовъ скопленія товаровъ; но сосѣдній владѣлецъ перепахивалъ дорогу, и тогда жителямъ приходилось искать пути втораго, третьяго, четвертаго и т. д., пока вновь открытая дорога снова не перепахивалась. Указаны были случаи, когда подъѣзднымъ путемъ къ данной станціи всецѣло овладѣвалъ, на примѣръ, содержатель питейнаго дома, произвольно устанавливавшій денежный въ свою пользу сборъ за пропускъ къ станціи. Для всѣхъ подобныхъ случаевъ необходимо изданіе закона, который опредѣлилъ бы категорически: на чьей обязанности и въ какихъ предѣлахъ должно лежать обезпеченіе достаточно свободнаго и сноснаго сообщенія съ желѣзнодорожными станціями.

Предсѣдатель харьковской подкоммисіи, Е. С. Гордѣенко, сообщивъ съѣзду, что на линіяхъ Курско-Кіевской и Либаво-Роменской поступило много заявленій о необходимости улучшенія подъѣздныхъ путей, присовокупилъ, что до сихъ поръ подъѣздные пути находятся въ весьма плохомъ состояніи потому, что ни желѣзнодорожныя общества, ни земства, ни города, дѣйствуя порознь, не имѣютъ средствъ устроить это дѣло, хотя оно весьма близко касается интересовъ каждаго изъ этихъ учрежденій. Многія земства заявили, что они охотно приняли бы на себя улучшеніе подъѣздныхъ путей, но, не имѣя на это свободныхъ денежныхъ средствъ, были бы въ состояніи взяться за него только въ томъ случаѣ, если бы имъ предоставлено было право взимать извѣстную плату за ѣзду по улучшенному подъѣздному пути, напр., отъ каждаго нагруженнаго воза.

Нѣкоторые другіе члены съѣзда, указавъ на упомяну-

тый уже выше фактъ, что, по исчисленію Коммисіи, состоявшей подъ предсѣдательствомъ сенатора Селифонтова, проектируемая сѣть улучшенныхъ подъѣздныхъ путей составляетъ не менѣе $17\frac{1}{2}$ тысячъ верстъ шоссе, на что потребовалась бы весьма значительная сумма 115 миліоновъ, полагали, что въ такомъ широкомъ ассигнованіи едва ли встрѣтится надобность. Вышеозначенный итогъ получился только потому, что эта Коммисія включила въ свой расчетъ всѣ, безъ исключенія, возбуждавшіяся ходатайства и заявленія относительно устройства новыхъ подъѣздныхъ путей и улучшенія старыхъ. Но на практикѣ, безъ сомнѣнія, окажется возможнымъ сдѣлать значительныя сокращенія въ предположеніяхъ по этому предмету. Предсѣдатель кievской подкоммисіи, В. В. Борисовъ, полагалъ, что нѣтъ настоятельной необходимости въ сплошномъ шоссированіи многихъ проектированныхъ путей и что было бы достаточно ограничиться хорошимъ замощеніемъ только нѣкоторыхъ участковъ этихъ дорогъ.

На томъ же сѣздѣ былъ также возбужденъ вопросъ, находящійся въ тѣсной, неразрывной связи, съ правильной постановкой и рѣшеніемъ вопроса о подъѣздныхъ путяхъ, а именно вопросъ о томъ: «Можно ли считать подъѣздными путями тѣ направленія, по которымъ земства, города или частныя лица желали бы устроить паровозныя дороги, въ качествѣ небольшихъ питательныхъ вѣтвей?» По этому поводу было указано на затрудненія, представляющіяся при разрѣшеніи этого вопроса. Въ данномъ случаѣ, на примѣръ, не могло бы быть рѣчи объ обязательномъ отчужденіи, а безъ него проведеніе питательныхъ вѣтвей встрѣчало бы серьезныя препятствія въ нежеланіи част-

ныхъ владѣльцевъ уступать свою землю подѣ питательный путь или въ требованіи за нее чрезмѣрно высокой цѣны. Затѣмъ вторымъ препятствіемъ явились бы сами желѣзнодорожныя общества, которыя и теперь соглашались вступить въ связь съ немногими, существующими въ настоящее время, частными питательными линіями не иначе, какъ подѣ условіемъ предварительной гарантіи извѣстнаго предѣла ежегодно передаваемого груза. На линіяхъ Донецкой и Константиновской отдѣльные владѣльцы изъявили желаніе устраивать подобныя вѣтви лишь для удовлетворенія своихъ потребностей, между тѣмъ какъ означенныя дороги желаютъ, чтобы въ такихъ случаяхъ устраиваемая вѣтвь допускалась къ общему пользованію.

IV.

Разные способы устройства подъездныхъ путей.—Пути шоссированные, конно-желѣзные, рельсированные, шоссейные, паровые желѣзнодорожные, улучшенные грунтовые.

При разрѣшеніи вопроса объ устройствѣ подъездныхъ путей, необходимо имѣть въ виду то, чтобъ ожидаемое количество движенія по вновь устраиваемымъ путямъ соотвѣтствовало тѣмъ затратамъ, которыхъ потребуетъ устройство этихъ путей. Отъ правильной постановки и разрѣшенія этого вопроса зависитъ и рѣшеніе вопроса о томъ, слѣдуетъ ли только улучшить уже существующіе подъездные пути, или же замѣнить ихъ другими, болѣе совершенными. Въ первомъ случаѣ возникаетъ прежде всего вопросъ о томъ, должно ли улучшение касаться только собственно подъезднаго пути, непосредственно ведущаго къ станціи, или же и путей, къ нему примыкающихъ, доставляющихъ главную массу грузовъ? Затѣмъ является вопросъ о томъ, какой долженъ быть устроенъ путь: улучшенный грунтовый, шоссированный, рельсированный шоссейный, конно-желѣзная или паровая желѣзная дорога? Этотъ послѣдній вопросъ разрѣшался до сихъ поръ безотносительно, причемъ разные

проекты пытались установить общее правило для устройства всѣхъ подъѣздныхъ путей въ Россіи, причемъ не принимались въ должное соображеніе климатическія, почвенныя и экономическія особенности разныхъ мѣстностей.

Прежде всего является, при обсужденіи вопроса о лучшемъ устройствѣ подъѣздныхъ путей, мысль о томъ, что было бы желательно шоссированіе всѣхъ этихъ путей. Но, во-первыхъ, шоссе, какъ путь подъѣздной, является на громадномъ протяженіи Россійской имперіи, при разнообразныхъ почвенныхъ условіяхъ, не вездѣ одинаково легко и удобно примѣнимымъ. Оно удобно и возможно преимущественно тамъ, гдѣ грунтъ достаточно твердый, мѣстность болѣе или менѣе ровная, гдѣ вблизи есть пригодный на то камень въ достаточномъ количествѣ, гдѣ грузы не слишкомъ громоздкіе и гдѣ главное движеніе происходитъ въ зимнее время. (А въ зимнее время, какъ оказывается изъ собранныхъ подкоммисіями свѣдѣній, подъѣздные пути сравнительно болѣе или менѣе удовлетворительны и при нынѣшнемъ, первобытномъ состояніи своемъ). Кромѣ того шоссированіе всѣхъ подъѣздныхъ путей было бы сопряжено съ громадными расходами. Если даже и считать не всѣ 17¹/₂ тысячъ верстъ шоссированныхъ дорогъ, исчисленныхъ Коммисіей сенатора Селифонтова, принадлежащими къ категоріи собственно поѣздныхъ путей, а потребную на этотъ предметъ сумму—115 милліоновъ—слишкомъ преувеличенною, вслѣдствіе включенія въ сѣть подъѣздныхъ путей такихъ, которые собственно не могутъ считаться таковыми—то все же остается несомнѣннымъ, что шоссированіе всѣхъ подъѣздныхъ путей, даже при значительномъ сѣуженіи поня-

тія о послѣднихъ, потребуеть громадныхъ, и притомъ почти единовременныхъ расходовъ. Если опредѣлить общее протяженіе подъѣздныхъ путей всѣхъ трехъ категорій не въ $17\frac{1}{2}$ тысячъ верстъ, какъ это сдѣлала Коммисія Сенатора Селифонтова, а лишь въ 14—15 тысячъ, то общая стоимость устройства ихъ достигнетъ цифры отъ 95 до 100 милліоновъ. А такъ какъ протяженіе путей первой категоріи,—на основаніи данныхъ, добытыхъ тою же Коммисіей и пополненныхъ изслѣдованіями подкомисій,—можно опредѣлить приблизительно въ 2500 верстъ, то общая стоимость шоссированія ихъ достигла бы цифръ отъ 18 до 20 милліоновъ.

Другой способъ устройства подъѣздныхъ путей—постройка конно-желѣзныхъ дорогъ—тоже неоднократно предлагался и въ земскихъ и городскихъ собраніяхъ, и въ литературѣ, и въ засѣданіяхъ разныхъ обществъ. За и противъ него были высказываемы различныя, болѣе или менѣе вѣскія, соображенія. Но въ концѣ концовъ нельзя не прійти къ тому несомнѣнному заключенію, что хотя конно-желѣзныя дороги и могутъ служить въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ удобными подъѣздными путями, но что онѣ, въ большинствѣ случаевъ, по своей дороговизнѣ и вслѣдствіе техническихъ и климатическихъ условій, представляются непримѣнимыми. Онѣ возможны лишь тогда, когда соединяемые ими пункты дадутъ столько грузовъ и пассажировъ, что устройство конно-желѣзныхъ дорогъ вполне окупится и что не будетъ предстоять надобности въ правительственной поддержкѣ. Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду и того обстоятельства, что стоимость конно-желѣзныхъ дорогъ вообще будетъ не менѣе стоимо-

сти шоссированныхъ дорогъ, а именно отъ 8 до 12 тысячъ за версту, и что, слѣдовательно, все, сказанное выше о стоимости шоссированія подъѣздныхъ путей, вполне, если еще не въ большей степени, примѣнимо и къ конно-желѣзнымъ дорогамъ; тѣмъ болѣе, что тутъ слѣдуетъ принимать въ соображеніе еще и перегрузку товаровъ съ возовъ въ вагоны и на платформы конно-желѣзныхъ дорогъ, въ чемъ на шоссейныхъ дорогахъ не представляется надобности.

Рельсированныя шоссе, которыя, по мнѣнію нѣкоторыхъ, могутъ быть приняты за типъ удобныхъ подъѣздныхъ путей, представляя нѣкоторыя удобства, имѣютъ однакоже и свои неудобства. Такого рода шоссе непримѣнимо для многихъ мѣстностей, такъ какъ полотно его должно быть особенно широкое, будучи предназначено, съ одной стороны, для рельсовъ, съ другой—для гужеваго движенія; а при такомъ широкомъ полотнѣ устройство рельсированнаго шоссе потребуетъ не меньшихъ, если не большихъ, затратъ, чѣмъ даже устройство узкоколейной паровой желѣзной дороги, и во всякомъ случаѣ обойдется дороже шоссированія путей или устройства желѣзно-конныхъ дорогъ. Къ тому же рельсированное шоссе не допускаетъ большихъ подъемовъ и уклоновъ и требуетъ большихъ выемокъ. Изъ печатной полемики, возникшей по поводу рельсированныхъ шоссе между бывшимъ французскимъ министромъ путей сообщенія, г. Кальо, и инженеромъ Фаллесомъ, выяснилось, что устройство рельсированныхъ шоссе обойдется во Франціи не дешевле, какъ по 30,000 фр. съ километра (считая въ томъ числѣ, впрочемъ, и подвижной со-

ставъ), и что эксплуатація будетъ стоить по 2,000 фр. съ километра. Если болѣе ровная профиль мѣстности въ большей части Россіи и относительная дешевизна труда могутъ въ извѣстной мѣрѣ уменьшить эти цифры для Россіи, то все же расходъ на рельсированіе всѣхъ подъѣздныхъ путей въ Россіи представитъ весьма значительную цифру. Поэтому означенный способъ устройства подъѣздныхъ путей могъ бы быть примѣненъ лишь въ нѣкоторыхъ случаяхъ, когда мѣстныя и почвенныя условія тому вполне благоприятствуютъ и когда ожидаемое отъ того увеличеніе прилива грузовъ оправдываетъ необходимыя на этотъ предметъ расходы. Но его нельзя считать примѣнимымъ ко всѣмъ мѣстностямъ, при самыхъ разнообразныхъ геодезическихъ и экономическихъ данныхъ.

Устройство паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ подъѣздныхъ путей, хотя и дорого сравнительно, но можетъ быть въ извѣстныхъ случаяхъ съ удобствомъ примѣнено, что уже и сдѣлано въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Привислянскаго края, а также на Юго-Западныхъ дорогахъ. Паровыя желѣзныя дороги были бы особенно удобны для первой категоріи подъѣздныхъ путей, т. е. для такихъ, протяженіе которыхъ не превышаетъ 5 верстъ, причемъ желѣзная дорога могла бы уступить за незначительную цѣну свои старыя рельсы и затѣмъ эксплуатація могла бы производиться при помощи подвижнаго состава той линіи, къ которой подъѣздной путь примыкаетъ. Такого рода подъѣздные пути возможны, конечно, лишь при томъ условіи, чтобы мѣстность была болѣе или менѣе ровная и чтобы земляныя работы вообще были не особенно значительны.

Такимъ образомъ, нельзя не прійти къ тому заклю-

ченію, что разные проекты и предположенія объ устройствѣ по всей Россіи подъѣздныхъ путей *одного общаго типа* нельзя не признать исключительными и трудно-примѣнимыми на практикѣ, въ виду разнообразія мѣстныхъ условій, и что при разрѣшеніи вопроса о подъѣздныхъ путяхъ необходимо въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ взвѣсить всю совокупность мѣстныхъ обстоятельствъ.

Такъ взглянула на дѣло и Высочайше учрежденная въ 1875 году, подъ предсѣдательствомъ Сенатора Селифонтова, Коммисія о подъѣздныхъ путяхъ. По ея мнѣнію ¹⁾, подъѣздный путь вовсе не означаетъ исключительно шоссированную дорогу. Подъ указанное выраженіе подходятъ одинаково понятія и о желѣзныхъ паровыхъ дорогахъ, и о конно-желѣзныхъ путяхъ, каналахъ, грунтовыхъ дорогахъ и мощеныхъ улицахъ. Коммисія признала, что первою ея задачею должно быть проектированіе отдѣльныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ усиленія и облегченія нынѣ существующаго движенія грузовъ, а также и пассажировъ къ желѣзнымъ дорогамъ, и притомъ безразлично къ самому виду этихъ путей, т. е. не предрѣшая пока вопроса о томъ, должны ли будущіе подъѣзды быть исключительно шоссированныя дороги или иные. вмѣстѣ съ тѣмъ, и въ виду вышесказаннаго, Коммисія пришла къ заключенію, что сужденіе о стоимости вновь проектируемыхъ подъѣздныхъ путей, а равно объ изысканіи источниковъ на покрытіе потребныхъ расходовъ, преждевременно.

Въ каждой отдѣльной мѣстности должны быть проводимы тѣ пути, устройство которыхъ вызывается и дѣ-

¹⁾ Журналъ засѣданія 16-го мая 1875 года, № 1.

дается возможнымъ въ виду мѣстныхъ обстоятельствъ, и которые наиболѣе соотвѣтствуютъ количеству и свойству ожидаемыхъ грузовъ. Такъ, въ мѣстностяхъ сухихъ, съ твердымъ грунтомъ и при сравнительно незначительномъ движеніи, достаточны хорошо содержимыя грунтовыя дороги, и развѣ въ случаѣ особенно сильнаго движенія — конно-желѣзные пути или рельсированное шоссе; въ мѣстностяхъ сырыхъ, болотистыхъ, песчаныхъ—шоссейныя дороги, и т. д.

V.

Участіе въ устройствѣ и содержаніи подъѣздныхъ путей: желѣзно-дорожныхъ управленій, земствъ, городовъ, частныхъ лицъ, Правительства.

Кромѣ вопроса о томъ, необходимъ ли данный подъѣздный путь для извѣстной мѣстности, и какой именно, предстоитъ рѣшить еще другой, весьма важный вопросъ—кто долженъ строить подъѣздные пути и на какія средства они должны содержаться въ исправномъ видѣ?

Этотъ вопросъ обратилъ на себя вниманіе и Высочайше учрежденной въ 1875-мъ году Коммисіи о подъѣздныхъ путяхъ. Въ числѣ предложенныхъ на обсужденіе ея вопросовъ были и слѣдующіе вопросы: » 1) Слѣдуетъ ли принять издержки на устройство всѣхъ нужныхъ подъѣздовъ на счетъ казны, или предвидится возможность привлечь къ участию въ этихъ издержкахъ: а) желѣзнодорожныя общества; б) на земляхъ, принадлежащихъ городамъ—городскія общества? 2) Въ случаѣ положительнаго разрѣшенія пункта а) вышеприведеннаго вопроса, не слѣдуетъ ли опредѣлить, въ какой мѣрѣ означенныя общества могутъ быть привлечены къ издержкамъ на этотъ предметъ, и

въ особенности тѣ желѣзнодорожныя общества, чистый доходъ которыхъ превышаетъ процентъ съ строительнаго капитала, и долженъ ли быть разрѣшенъ этотъ вопросъ частными соглашеніями съ обществами, или возможно возложить эту обязанность на общества законодательнымъ порядкомъ? Въ то время Коммисія признала обсужденіе обоихъ этихъ вопросовъ преждевременнымъ, за недостаткомъ необходимыхъ для того данныхъ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что въ устройствѣ хорошихъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ въ значительной мѣрѣ заинтересованы сами желѣзнодорожныя общества, такъ какъ удобные и хорошіе, во всякое время, года подъѣздные пути несомнѣнно поведутъ къ болѣе правильному и равномерному притоку грузовъ къ станціямъ и въ значительной мѣрѣ избавятъ желѣзныя дороги отъ многочисленныхъ затрудненій, злоупотребленій и нареканій. Содѣйствія въ этомъ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ требуютъ, во-первыхъ, собственные ихъ интересы, напр. въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ является конкуренція съ рѣчнымъ сообщеніемъ, а затѣмъ и извѣстная справедливость, напр. въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ, при устройствѣ желѣзной дороги, изъ какихъ-либо эгоистическихъ видовъ, не было обращено должнаго вниманія на интересы городовъ или другихъ значительныхъ пунктовъ. По этому желательнo, чтобы желѣзныя дороги, не только въ предѣлахъ отчужденія, но и внѣ его, раздѣляли заботы и расходы по устройству хорошихъ подъѣздныхъ путей. Но, съ другой стороны, при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что если бы весьма значительные расходы, вызываемые устройствомъ обширной сѣти подъѣздныхъ путей, всецѣло возложить на желѣзнодорожныя общества,

то это не преминуло бы лечь тяжелымъ бременемъ на правительственный бюджетъ, значительно увеличивая расходы по эксплуатаціи дорогъ и уменьшая чистый доходъ ихъ, причемъ, слѣдовательно, и безъ того уже весьма значительные расходы правительства, вызываемые приплатами по гарантіямъ, еще значительно увеличились бы. Такимъ образомъ этотъ расходъ и въ данномъ случаѣ, въ видѣ приплатъ по гарантіямъ, палъ бы, въ сущности, не на желѣзнодорожныя общества, а на Правительство, и безъ того уже несущее большіе убытки отъ существующихъ путей.

Само собою разумѣется, что опредѣленіе того, въ какой мѣрѣ желѣзныя дороги могли бы быть привлечены къ участию въ издержкахъ на устройство подъѣздныхъ путей, не только въ предѣлахъ отчужденія—гдѣ этотъ расходъ долженъ всецѣло падать на нихъ—но и внѣ ихъ, могло бы послѣдовать не иначе, какъ законодательнымъ путемъ. Московская подкоммисія полагаетъ, что желѣзныя дороги безусловно обязаны содержать въ порядкѣ подъѣздные пути въ предѣлахъ отчужденія. Не вездѣ нужны мостовыя, но вездѣ подъѣздъ долженъ быть сухъ, ровень, удобень и просторень. Правительственная инспекція имѣетъ полное право всегда требовать исправности.

Естественнѣе всего, казалось бы, возложить расходъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей на мѣстныя земскія и городскія учрежденія, такъ какъ улучшеніе подъѣздныхъ путей, облегчая доступъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, содѣйствуя своевременному и болѣе дешевому сбыту мѣстныхъ произведеній, несомнѣнно увеличило бы благосостояніе извѣстной мѣстности, что не могло бы не

отразиться выгодно и на земскомъ хозяйствѣ. Но, съ другой стороны, не слѣдуетъ упускать изъ виду того обстоятельства, что и въ настоящее время, какъ извѣстно, лишь немногія земства находятъ возможнымъ поддерживать въ удовлетворительномъ состояніи и существующія дороги, шоссейныя и грунтовыя. Возлагать же на нихъ обязанность устраивать и содержать на свой счетъ подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ—значило бы возлагать на нихъ новый, весьма значительный расходъ, и при томъ такой расходъ, который, въ весьма многихъ случаяхъ, принесетъ выгоду лишь немногимъ единицамъ, крупнымъ торговцамъ и промышленникамъ; это значило бы, другими словами, ради частныхъ, единичныхъ интересовъ, расходовать общенародныя средства. Наконецъ, еслибы даже подъѣздные пути приносили пользу не извѣстнымъ только пунктамъ, не немногимъ личностямъ, а всему населенію, то все же расходы на этотъ предметъ не могли бы не отозваться на земскомъ бюджетѣ вообще, не могли бы не повести къ сокращенію другихъ, не менѣе производительныхъ расходовъ, и не отозваться косвеннымъ образомъ даже на поступленіи государственныхъ доходовъ. «Земство»—заявляетъ напимѣръ Весегонское земство—«не можетъ отпустить достаточныхъ суммъ на устройство хорошихъ подъѣздныхъ путей, въ силу того, что, съ одной стороны, ежегодно увеличиваются его обязательные расходы, а съ другой—стѣсняется право земскихъ учрежденій на обложеніе торговыхъ и промышленныхъ заведеній, капиталовъ и доходовъ“.

Поэтому земства могутъ принимать на себя устройство подъѣздныхъ путей лишь въ тѣхъ случаяхъ, и то

только въ известной мѣрѣ, когда устройство это поведетъ къ промышленному и торговому развитію цѣлаго края. По мнѣнію, неоднократно выраженному при изслѣдованіяхъ подкоммисій (напр. мнѣніе Новоторжскаго земства), устройство подъѣздныхъ путей должно быть устроено на казенный счетъ, хозяйственнымъ способомъ, подъ наблюдениемъ земскихъ управъ.

Большее участіе въ устройствѣ подъѣздныхъ путей, чѣмъ земства, могли бы принять города, такъ какъ удобный подъѣздный путь ближе касается интересовъ одного, болѣе или менѣе густо-населеннаго, пункта, чѣмъ интересовъ болѣе обширнаго района, напр. цѣлаго уѣзда. Предсѣдателемъ Юго-Восточной подкомисіи, княземъ С. В. Волконскимъ, при объѣздѣ подкомисіей порученнаго ея изслѣдованію района, было неоднократно заявляемо (въ Зарайскѣ, Ряжскѣ, Раненбургѣ, Моршанскѣ, Тамбовѣ, Саратовѣ и въ другихъ мѣстахъ), что, въ виду значительной суммы, исчисленной на устройство подъѣздныхъ путей къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, Правительство такой суммы не можетъ дать изъ своихъ средствъ на означенный предметъ, но что оно готово прійти на помощь тѣмъ земскимъ и городскимъ учрежденіямъ, которыя захотятъ устроить свои подъѣздные пути къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, по его мнѣнію, дѣло могло бы устроиться или такимъ образомъ, что мѣстное учрежденіе устроило бы подъѣздный путь на свои средства, при помощи казны, и завѣдывало само ремонтомъ, или же, что казна построила бы шоссе и мостовыя, соединяющія известные пункты со станціями желѣзныхъ дорогъ, на свои деньги, при известной помощи отъ зем-

ства и города, и сама, черезъ своихъ агентовъ, завѣдывала бы этими искусственными путями и содержала ихъ.

Московская подкоммисія, съ своей стороны, полагаетъ, что передачей шоссейныхъ путей въ распоряженіе земства вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ всего лучше можетъ быть разрѣшенъ во всѣхъ губерніяхъ, гдѣ проходятъ устроенныя казною шоссе. Тамъ же, гдѣ ихъ нѣтъ, Правительство можетъ предложить земствамъ устройство шоссе, съ принятіемъ части расходовъ на свой счетъ. Только при такихъ условіяхъ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ, по мнѣнію Московской подкоммисіи, можетъ получить надлежащій ходъ.

Часто въ устройствѣ хорошаго подъѣзднаго пути могутъ быть заинтересованы отдѣльныя лица, отправляющія главную массу прибывающихъ къ извѣстной станціи товаровъ. Понятно, что такіе крупныя единичныя промышленники или торговцы не могутъ требовать, чтобы необходимый для нихъ путь былъ выстроенъ и содержался на средства правительственныя, желѣзнодорожныя, земскія или городскія, а должны принять прямое, непосредственное участіе въ устройствѣ такого пути.

Что касается предложенія возложить расходы по этому предмету на Правительство, то это повело бы къ тому же, какъ и возложеніе ихъ на желѣзнодорожныя общества, т. е. къ значительному обремененію государственнаго бюджета.

Въ общемъ результатѣ нельзя не прійти къ заключенію, что вопросъ объ устройствѣ хорошихъ подъѣздныхъ путей можетъ быть удовлетворительно разрѣшенъ только при соединеніи всѣхъ силъ: правительственныхъ, желѣзно-

дорожныхъ, земскихъ, городскихъ, частныхъ, и при устраненіи относительно этого предмета всякихъ взаимныхъ пререканій.

Правительство могло бы принять на себя устройство подъѣздныхъ путей въ случаяхъ особой важности и когда въ этомъ дѣлѣ непосредственно затронуты правительственные интересы—напр. при близости правительственныхъ заводовъ, интендантскихъ и артиллерійскихъ складовъ, мѣста расположенія войскъ и т. д. Земства могли бы, въ извѣстныхъ случаяхъ, выдавать ссуды и пособія частнымъ предпринимателямъ, гарантировать доходъ, брать на себя часть расходовъ по постройкѣ, способствовать заключенію долгосрочныхъ займовъ въ кредитныхъ учрежденіяхъ, съ постепеннымъ погашеніемъ, и т. д. Города могли бы или проводить и содержать подъѣздные пути на свой счетъ, или вступать въ соглашеніе съ желѣзнодорожными обществами для устройства и содержанія путей на общій счетъ. Желѣзнодорожныя общества должны бы принять на себя безусловно устройство и содержаніе въ исправномъ видѣ подъѣздныхъ путей въ предѣлахъ отчужденія. Наконецъ, во многихъ случаяхъ частныя лица могли бы принять прямое участіе въ устройствѣ подъѣздныхъ путей, причемъ земства, города, Правительство или желѣзнодорожныя общества во многихъ случаяхъ приняли бы на себя часть расходовъ.

Необходимыя на устройство сѣти подъѣздныхъ путей суммы—сначала для путей первой категоріи, отъ 1 до 5 верстъ, а затѣмъ и путей второй и третьей категорій—могли бы ссудить кредитныя учрежденія, при ручательствѣ мѣстныхъ земскихъ и городскихъ учрежденій,

подъ условіемъ постепеннаго погашенія, на примѣръ въ 30—35 лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы пути были выведены въ 3—4 года, смотря по ихъ важности, начиная съ путей первой категоріи.

Но, во всякомъ случаѣ, кѣмъ бы ни былъ построенъ подъѣздный путь, онъ долженъ быть поставленъ подъ непосредственный контроль мѣстныхъ земскихъ или городскихъ учреждений, которыя должны слѣдить за правильностью эксплуатаціи его и за тѣмъ, чтобы путь дѣйствительно удовлетворялъ потребностямъ населенія.

При этомъ, если путь устроенъ на средства отдѣльнаго лица, общества или учрежденія, которое пользуется имъ не одно, а предоставляетъ пользованіе имъ всѣмъ жителямъ извѣстнаго раіона, было бы вполне справедливо предоставить такому лицу, обществу или учрежденію право взимать извѣстный сборъ за пользованіе путемъ съ лицъ, извлекающихъ непосредственную выгоду отъ улучшеннаго пути. Но такъ какъ подобныя сборы вообще признаются стѣснительными и нерѣдко подають поводъ къ разнымъ злоупотребленіямъ и нареканіямъ, то они должны быть вводимы съ крайней осмотрительностью и подъ условіемъ извѣстныхъ гарантій противъ произвола и злоупотребленій и въ пользу того, что они пойдутъ именно на тотъ предметъ, для котораго они взимаются. Поэтому, при установленіи подобныхъ сборовъ, необходимо какъ можно точнѣе опредѣлить ихъ размѣръ, форму взиманія и способъ расходованія полученныхъ отъ этихъ сборовъ суммъ.

Для скорѣйшаго развитія сѣти подъѣздныхъ путей предлагалось, между прочимъ, назначить небольшой—въ размѣрѣ отъ $\frac{1}{2}\%$ до 1% —дополнительный сборъ за то-

варь, отправляемый по желѣзнымъ дорогамъ. Сборъ этотъ мотивируется тѣмъ, что грузоотправители болѣе всѣхъ заинтересованы въ удобномъ и равномерномъ подвозѣ, что многіе изъ нихъ прямо заявляли Коммисіи и подкоммисіямъ о готовности платить больше, лишь бы избѣгнуть теперешнихъ неудобствъ и убытковъ, происходящихъ вслѣдствіе залежей и порчи грузовъ. Если сосчитать всѣ убытки отъ такой порчи грузовъ, отъ несвоевременной отправки ихъ, отъ нарушенія торговыхъ контрактовъ, отъ расходовъ на внѣ-очередную отправку, то, безъ сомнѣнія, окажется, что на всѣ эти расходы уходитъ гораздо болѣе чѣмъ 1⁰/₀ съ тарифной платы. Поэтому установленіе не-большаго сбора съ товарохозяевъ за пользованіе улучшенными подъѣздными путями, подъ условіемъ строгаго контроля за правильностью и необременительностью этого сбора, казалось бы дѣломъ вполне справедливымъ, которое не могло бы вредно отозваться на торговлѣ и промышленности, содѣйствуя, съ другой стороны, скорѣйшему устройству сѣти хорошихъ подъѣздныхъ путей и содержанію ихъ въ удовлетворительномъ видѣ.

VI.

Общіе выводы. Проектъ правилъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей.

Все вышесказанное приводитъ къ тому заключенію, что вопросъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей не можетъ быть рѣшенъ сразу, вполне удовлетворительнымъ и окончательнымъ образомъ, для всей Россіи. Устройство подъѣздныхъ путей должно начаться съ болѣе важныхъ пунктовъ. Поэтому казалось бы целесообразнымъ — раздѣлить всю предполагаемую къ устройству сѣть подъѣздныхъ путей на нѣсколько категорій, смотря по степени ихъ важности и неотложности, а также сообразно ихъ протяженію. На первый разъ можно бы приступить къ устройству, по тому или другому типу, смотря по мѣстнымъ условіямъ, путей первой категоріи. Затѣмъ слѣдовало бы заняться вопросомъ о той постепенности, съ которою должно приступить къ сооруженію подъѣздныхъ путей второй, третьей, и т. д. категорій. При разрѣшеніи вопроса о необходимости того или другаго подъѣзднаго пути, слѣдовало бы сообразоваться съ статистическими данными о количествѣ грузовъ, провозимыхъ по извѣстному пути, и о тѣхъ грузахъ, которые прини-

мають иное направленіе, вслѣдствіе неудобства подъѣзднаго пути. Собираніе всѣхъ перечисленныхъ свѣдѣній слѣдовало бы возложить на мѣстные желѣзнодорожные совѣты, которые, на основаніи личнаго изслѣдованія и данныхъ, добытыхъ отъ мѣстныхъ земскихъ учрежденій, могли бы представить свѣдѣнія вполне вѣрныя и достаточныя для того, чтобы Высшій Совѣтъ могъ основать на нихъ свои сужденія какъ о необходимости устройства подъѣздныхъ путей, такъ и о той постепенности, въ которой они должны быть устроены. При доставленіи означенныхъ свѣдѣній, долженъ быть также указанъ и способъ, которымъ означенный путь удобнѣе всего могъ бы быть приведенъ въ исполненіе, сообразно количеству грузовъ, и вообще мѣстнымъ условіямъ, т. е. долженъ ли онъ быть паровой, и притомъ какой—широко-колейный или узко-колейный, шоссированный, съ прокладкой по немъ конно-желѣзнаго пути, или безъ онаго. Далѣе слѣдовало бы указать, какъ велика будетъ общая стоимость сооруженія означеннаго пути, въ какой мѣрѣ мѣстныя земства или города могутъ принять своими средствами участіе въ сооруженіи его, могутъ ли быть установлены особыя сборы за пользованіе этимъ путемъ, въ видахъ покрытія расходовъ на сооруженіе пути и полученія необходимыхъ средствъ для ремонтированія его и содержанія въ исправномъ видѣ, и наконецъ, въ какомъ размѣрѣ требуются на этотъ предметъ субсидіи отъ Правительства.

Всѣ эти представленія мѣстныхъ учрежденій должны быть обсужены въ высшей инстанціи—въ Высшемъ Желѣзнодорожномъ Совѣтѣ, который разсматриваетъ и представляетъ, съ своими заключеніями, въ установлен-

номъ порядкѣ, на Высочайшее утвержденіе, составленные подлежащими вѣдомствами, городами и частными лицами проекты и условія новыхъ подъѣздныхъ путей, опредѣляетъ относительную важность различныхъ проектированныхъ путей, постепенность ихъ исполненія и тѣ суммы, которыя Правительство могло бы ассигновать на осуществленіе ихъ.

