

16544.



ОТЧЕТЪ

о дѣятельности Министерства Путей Сообщенія,

по осуществленію

Сибирской желѣзной дороги,

за время бытности

Министромъ Путей Сообщенія, Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета.

30 Марта 1889 — 17 Января 1892

1896.

1000

1000

16544

№ 34.



~~38966~~

ОТЧЕТЪ

о дѣятельности Министерства Путей Сообщенія,

по осуществленію

Сибирской желѣзной дороги,

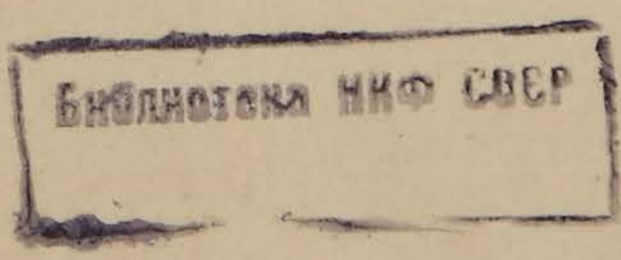
за время бытности

Министромъ Путей Сообщенія, Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета.

30 Марта 1889 — 17 Января 1892 г.

1896.

38



7

79867



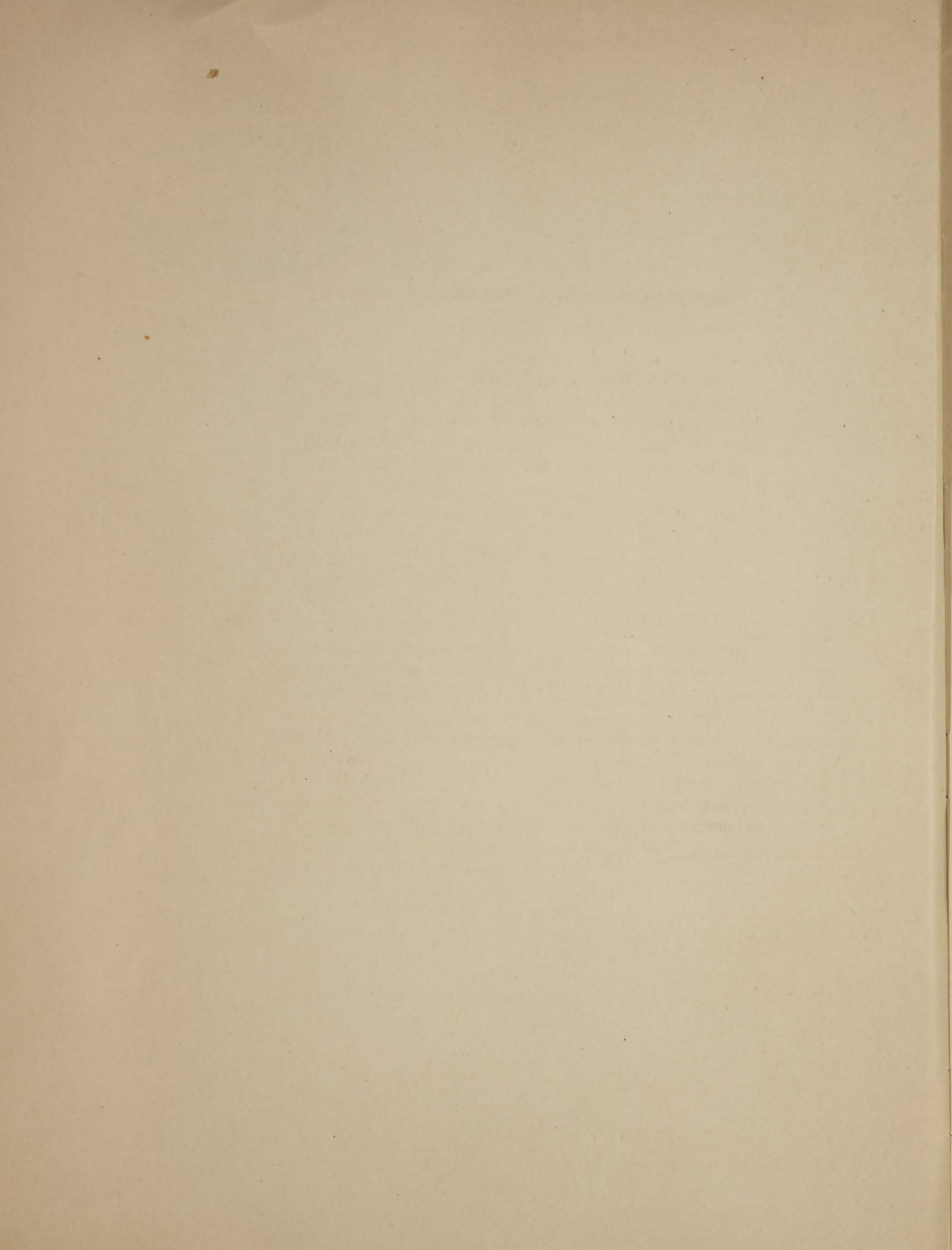
Нижеслѣдующій краткій отчетъ составленъ, въ виду наступающей годовщины (19. Мая 1891 до 1896 гг.) пятилѣтїя закладки ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ, въ бытность НАСЛѢДНИКОМЪ ЦЕСАРЕВИЧЕМЪ, сплошной Сибирской желѣзной дороги въ г. Владивостокѣ.

Отчетъ сей былъ оконченъ въ Ноябрь 1895 г., но, по причинѣ постигшей Статсъ Секретаря фонъ - Гюббенета тяжкой болѣзни, поднесенъ, по его просьбѣ, черезъ Г-на Государственнаго Секретаря ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ АВГУСТѢЙШЕМУ Предсѣдателю Государственнаго Совѣта, а ЕГО ВЫСОЧЕСТВОМЪ — ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ, лишь въ Феврала 1896 года.

Въ Мартѣ того же года, по благосклонномъ принятїи сего отчета, фонъ-Гюббенетъ удостоился получить благодарность ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА и ЕГО ВЫСОЧЕСТВА за этотъ трудъ.

За симъ отчетъ сей отпечатанъ въ Юнѣ 1896 года, въ 50-ти экземплярахъ.

1896 г.





Предварительныя объясненія къ отчету.

Приложенный при семъ краткій отчетъ о дѣятельности Министерства Путей Сообщенія, по осуществленію Сибирской желѣзной дороги, за время бытности Министромъ Путей Сообщенія Ст. Секр. фонъ-Гюббенета (1889 до 1892) составляетъ часть общаго отчета по сему Министерству, который изготавлялся своевременно, но не могъ быть оконченъ до оставленія имъ Министерства, вслѣдствіе постигшей его въ концѣ 1891 г. болѣзни, продолжавшейся въ 1892 и 1893 гг. по оставленія Министерства. Получивъ нѣкоторые облегченіе, Ст. Секр. фонъ-Гюббенетъ счелъ своимъ долгомъ возобновить занятія по составленію, на основаніи сохранившихся у него данныхъ, отчета для всеподданнѣйшаго представленія его въ Божѣ почившему ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ АЛЕКСАНДРОВИЧУ. Вслѣдствіе великаго несчастія — кончины ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА, погрузившей всю Россію въ горькую печаль, — исполненіе этого намѣренія не могло состояться.

Но такъ какъ подлежащая часть общаго отчета относится къ міровому событію первостепенной важности, то всѣ, касающіяся осуществленія завѣтной мысли въ Божѣ почившаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III о постройкѣ великой Сибирской желѣзной дороги данныя, принадлежатъ исторіи и драгоцѣнность ихъ не можетъ ослабить никакой, даже и продолжительный промежутокъ времени. Отчетъ этотъ обнимаетъ собою, въ числѣ другихъ, такіе историческіе моменты: какъ ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе отъ 15 Февраля 1891 г., которымъ ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III окончательно и безповоротно разрѣшилъ разработывавшійся, въ теченіе 17 лѣтъ, вопросъ о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, протяженіемъ свыше 7000 вер.; какъ закладка этой дороги 19 мая того же года, въ Влади-

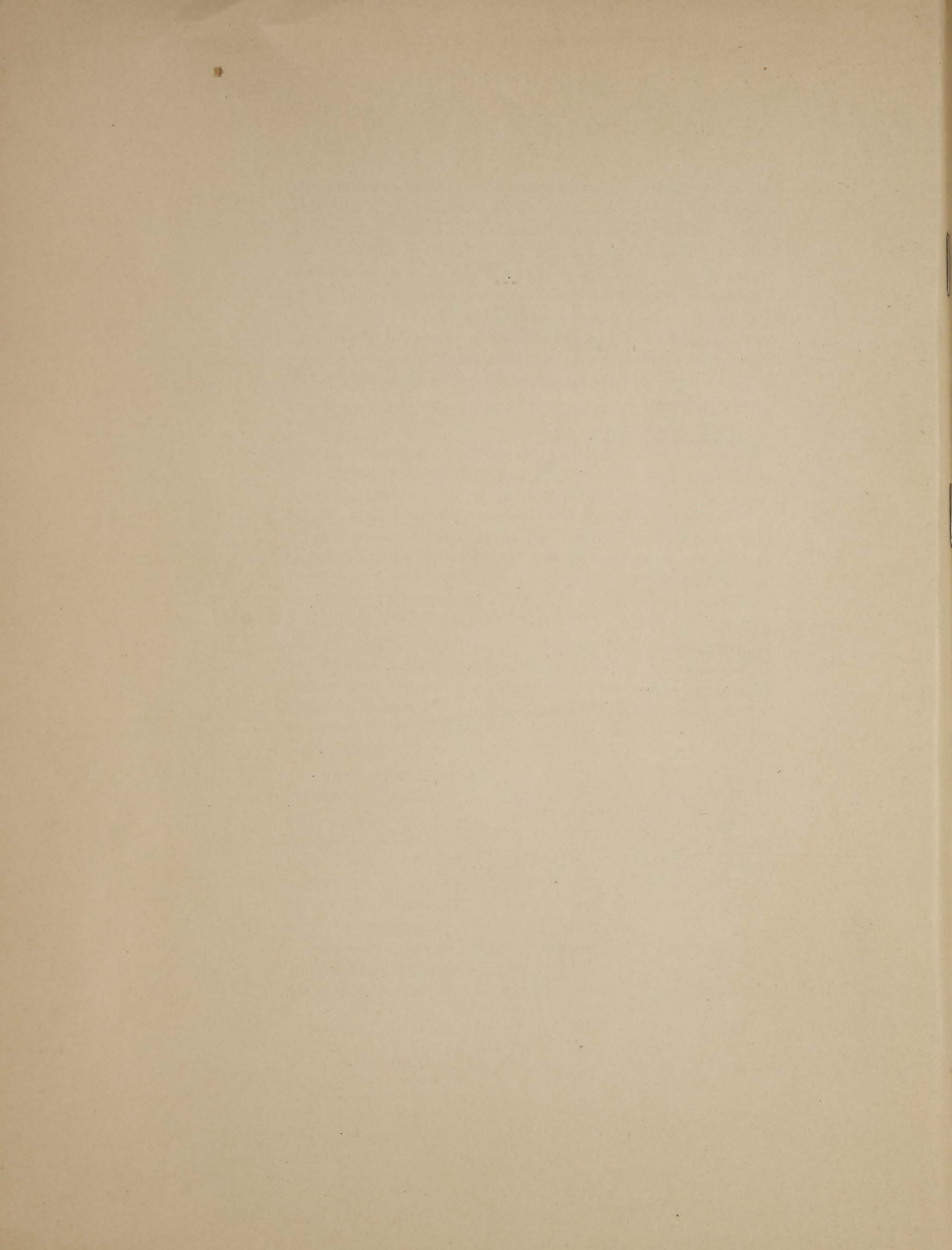
востокъ нынѣ благополучно царствующимъ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ НИКОЛАЕМЪ АЛЕКСАНДРОВИЧЕМЪ, во время бытности ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА НАСЛѢДНИКОМЪ Всероссійскаго Престола, и какъ прослѣдованіе вслѣдъ затѣмъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ изъ Владивостока до Урала для ознакомленія на мѣстѣ съ потребностями и нуждами этой обширной окраины Россіи. Если принять, сверхъ того, во вниманіе послѣдующія послѣ отчетнаго времени, въ сей отчетъ не вошедшія, обстоятельства о томъ, что ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, въ бытность НАСЛѢДНИКОМЪ ЦЕСАРЕВИЧЕМЪ, по Волѣ Незабвеннаго СВОЕГО РОДИТЕЛЯ, занялъ 10 Декабря 1892 г. знаменательное предсѣдательство въ учрежденномъ ИМЪ Комитетѣ Сибирской желѣзной дороги для общаго руководства осуществленіемъ этого величайшаго въ мірѣ предпріятія и другихъ мѣръ для промышленнаго развитія Сибири, въ то время, когда въ Божѣ почиій ГОСУДАРЬ ВЫСОЧАЙШЕ утвердилъ уже столь существенно важное, для осуществленія дѣла, предположеніе нынѣшняго Министра Финансовъ Тайнаго Совѣтника Витте о денежныхъ средствахъ на продолженіе постройки Сибирской желѣзной дороги въ широкихъ размѣрахъ, и что ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ, и по восшествіи на Всероссійскій Престоль, соизволилъ оставить за СОБОЮ предсѣдательство въ семъ Комитетѣ, — то станетъ очевиднымъ, что данныя прежняго времени состоятъ въ самой тѣсной связи съ послѣдующими мѣропріятіями и не потеряли и нынѣ своего глубокаго значенія.

Для повѣрки правильности такого взгляда Ст. Секр. фонъ-Гюббенетъ препроводилъ, частнымъ образомъ, въ Маѣ 1895 г., составленную имъ записку о Сибирской желѣзной дороги для прочтенія б. Вице Предсѣдателю Комитета сей дороги, Д. Т. С. Бунге, который, за нѣсколько дней до своей кончины, возвратилъ эту записку Гюббенету, при любезномъ частномъ письмѣ отъ 29 Мая 1895 г., въ которомъ онъ призналъ содержаніе ея „въ высшей степени интереснымъ.“

На основаніи изложеннаго и имѣя въ виду, что дѣло о Сибирской желѣзной дороги состояло, въ теченіе 3 лѣтъ, въ отвѣтственномъ завѣдываніи Ст. Секр. Гюббенета, какъ Министра

Путей Сообщенія, онъ счелъ своею священной обязанностью и наиболѣе умѣстнымъ нынѣ къ окончивающемуся (19 Мая 1896 г.) пятилѣтію со времени закладки Сибирской желѣзной дороги, изложить подлежащій отчетъ въ томъ видѣ, въ которомъ онъ изготавлялся въ царствованіи въ Божѣ почившаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА и присоединить къ этому частному отчету, для большей полноты, изъ общаго отчета, перечень главнѣйшихъ ВЫСОЧАЙШИХЪ повеленій ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III, послѣдовавшихъ, въ теченіе тѣхъ же трехъ лѣтъ, по прочимъ отраслямъ вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія.

Ноябрь 1895 года.



Содержаніе отчета.

| | Стр. |
|---|------|
| Краткій обзоръ ВЫСОЧАЙШИХЪ повелѣній и указаній, а равно предположеній Министерства Путей Сообщенія объ осуществленіи Сибирской желѣзной дороги съ 1870 по 1889 года . . . | 1 |
| Разработка этого вопроса въ Министерствѣ, послѣ 1889 года . . . | 8 |
| Представленія Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 15 Января 1890 года и 4 Февраля 1891 года . . . | 14 |
| ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе о сооруженіи сплошнаго рельсоваго пути черезъ всю Сибирь и о приступѣ къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Владивостока до Графской (15 Февраля 1891 года) . . . | 24 |
| ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе о направленіи сей дороги отъ Златоуста на Челябинскъ, Томскъ, Иркутскъ и Владивостокъ (21 Февраля 1891 года) . . . | 26 |
| ВСЕМИЛОСТИВѢЙШІЙ рескриптъ, данный на Имя ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА 17 Марта 1891 года . . . | 28 |
| Закладка Сибирской желѣзной дороги, во Владивостокѣ, ГОСУДАРЕМЪ НАСЛѢДНИКОМЪ ЦЕСАРЕВИЧЕМЪ 19 Мая 1891 года . . | 30 |
| Прослѣдованіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА черезъ всю Сибирь отъ Владивостока до Урала . . . | 33 |
| Разработка общаго плана постройки Сибирской желѣзной дороги . . | 34 |
| Постройка Сибирской дороги съ запада, т. е. отъ Златоуста на Челябинскъ и далѣе на востокъ отъ Челябинска . . . | 39 |

Отчетъ

о дѣятельности Министерства Путей Сообщенія

по осуществленію Сибирской желѣзной дороги

за время бытности Министромъ Путей Сообщенія Ст. Секр. фонъ-Гюббенета.

(30 Марта 1889 до 17 Января 1892 г.)

Въ представленіяхъ Министерства Путей Сообщенія въ высшія государственныя учрежденія по этому предмету, за указанное время, неоднократно помѣщались историческія данныя о движеніи трудовъ по осуществленію Сибирской желѣзной дороги за прежнее время, въ томъ вниманіи, что, при обсужденіи вопроса столь широкаго объема и громадной важности, нельзя составить себѣ вполне яснаго представленія о дѣлѣ, безъ соображенія всей совокупности относящихся къ этому дѣлу обстоятельствъ. Это же побужденіе вызываетъ необходимость и въ настоящемъ отчетѣ коснуться, вкратцѣ, предшествовавшихъ отчетному времени данныхъ.

Вопросъ о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги возбуждался вскорѣ послѣ постройки первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, какъ мѣстными административными и сословными

учрежденіями, такъ и частными предпринимателями. Высшія же правительственныя учрежденія приступили къ обсужденію этого вопроса лишь послѣ 1870 г., когда сѣтъ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Европейской Россіи достигла уже извѣстнаго развитія и когда въ Божѣ почившему ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ II благоугодно было выразить ВЫСОЧАЙШУЮ Волю о необходимости доведенія сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи къ границѣ Сибири, для проведенія, въ будущемъ желѣзныхъ дорогъ и въ самой Сибири.

Во исполненіе сей ВЫСОЧАЙШЕЙ Воли, тогдашній Министръ Путей Сообщенія, генераль-адъютантъ Посьеть, внесъ, послѣ произведенныхъ въ 1871, 1872 и 1873 гг. изысканій, 2 Мая 1875 г. представленіе въ Комитетъ Министровъ о тѣхъ направленіяхъ, въ коихъ возможно соединеніе существовавшей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ Ураломъ, для дальнѣйшаго проведенія желѣзныхъ дорогъ въ Сибири. Комитетъ Министровъ, при обсужденіи сего представленія остановился на двухъ направленіяхъ: на сѣверомъ — отъ Рыбинска до Перми (черезъ Ярославль и Вятку) и на южномъ — отъ Нижняго-Новгорода на Казань и Екатеринбургъ. Большинство членовъ Комитета отдало предпочтеніе южному направленію, какъ совпадающему съ издавна установившимся торговымъ Сибирскимъ трактомъ и полагало предоставить Министру Путей Сообщенія, по сношеніи съ Министромъ Финансовъ (Ст. Секр. Рейтерномъ), внести окон-

чательное представленіе въ Комитетъ Министровъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ по указанному направленію и соображенія о продолженіи ихъ далѣе на востокъ до Тобола.

По выслушаніи доводовъ большинства и меньшинства членовъ, ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДЪ II, въ особомъ засѣданіи Совѣта Министровъ, подѣ личнымъ предсѣдательствомъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА, удостоилъ утвержденія 19-го декабря 1875 г. мнѣніе большинства.

Подробныя изысканія и ближайшія изслѣдованія привели однакоже вскорѣ къ убѣжденію о большихъ затрудненіяхъ, которыя должны встрѣтиться при постройкѣ дорогъ по утвержденному направленію. Оказалось, что путь отъ Нижняго до Перми, на протяженіи 1000 верстъ, въ значительной своей части пролегалъ параллельно водному пути, долженъ былъ вызвать необходимость перейти мостами устья большихъ рѣкъ Волжскаго бассейна и прорѣзать волнистую мѣстность близъ этихъ рѣкъ. Вслѣдствіе этого, стоимость дороги съ мостами достигла бы весьма высокой цифры (въ среднемъ около 71 т. р. за версту) — 71 милліона рублей.

Эти затрудненія, вмѣстѣ съ развитіемъ нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ къ востоку, породили сомнѣніе въ цѣлесообразности избраннаго направленія. Общій интересъ къ разрѣшенію этого вопроса постоянно возрасталъ и выработывались проекты новыхъ направленій. Все это привело къ цѣлому ряду правительственныхъ изслѣдованій и соображеній, имѣвшихъ цѣлью изысканія наилучшаго пути для

соединенія общей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ Сибирью и для проведенія желѣзныхъ дорогъ въ самой Сибири. Всестороннему изученію этого дѣла, для правильнаго его разрѣшенія, много содѣйствовали многолѣтніе личные труды б. Министра Путей Сообщенія, генераль-адъютанта Посѣта.

1882 г. По всѣмъ этимъ причинамъ приступъ къ осуществленію Сибирской желѣзной дороги откладывался, пока ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДУ III благоугодно было признать необходимымъ пересмотрѣть состоявшееся по сему предмету въ 1875 г. рѣшеніе и ВЫСОЧАЙШЕ повелѣть, въ 1882 г., Министру Путей Сообщенія внести, на основаніи выяснившихся данныхъ, вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги на новое обсужденіе Комитета Министровъ.

Большинство членовъ Комитета Министровъ, разсматривавшаго представленіе по сему предмету Генераль-Адъютанта Посѣта, нашло необходимымъ имѣть въ виду, для ВЫСОЧАЙШЕ предуказаннаго пересмотра, подробныя изысканія по проектируемымъ новымъ направленіямъ: отъ Самары черезъ Уфу — къ Челябинску и отъ Уфы къ Екатеринбургъ.

На этомъ журналѣ Комитета послѣдовала 22 мая 1882 года Собственноручная ВЫСОЧАЙШАЯ резолюція:

„Изысканія произвести безотлагательно и разсмотрѣть въ Комитета Министровъ для обсужденія направленія Сибирской магистральной линіи.“

Выражая столь рѣшительно Свою Монаршую Волю о скорѣйшемъ осуществленіи Сибирской желѣзной дороги,

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ вмѣстѣ съ тѣмъ желалъ, чтобы этотъ обширный и сложный вопросъ, до его рѣшенія, былъ подвергнутъ всестороннему и основательному разслѣдованію и обсужденію, дабы окончательное осуществленіе великаго Сибирскаго пути вполнѣ соотвѣтствовало тѣмъ важнымъ военнымъ, экономическимъ и политическимъ задачамъ, ради которыхъ выполненіе этого громаднаго дѣла предпринимается.

Во исполненіе сего, Министръ Путей Сообщенія, Генераль-Адъютантъ Посыетъ, представилъ въ 1884 году подробныя соображенія о трехъ направленіяхъ Сибирской желѣзной дороги: 1885 г.

- а) отъ Нижняго черезъ Казань, Екатеринбургъ до Тюмени,
- б) отъ Самары черезъ Уфу, Красноуфимскъ, Екатеринбургъ до Тюмени,
- в) отъ Самары черезъ Уфу, Златоустъ, Челябинскъ и Томскъ, поддерживая сіе послѣднее направленіе.

Комитетъ Министровъ разсмотрѣлъ это представленіе, нашель, что указаніе нынѣ же наилучшаго магистральнаго рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири, по недостатку данныхъ, невозможно и преждевременно; но вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ правильнымъ, не приступая къ постройкѣ дороги отъ Нижняго - Новгорода на Казань, допустить постройку желѣзной дороги отъ Самары на Уфу и полагалъ, при готовности Министра Финансовъ (дѣйст. тайн. совѣт. Бунге) изыскать необходимыя на эту постройку средства, разрѣ-

шить постройку распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, линіи отъ Самары на Уфу до Златоуста, а оттуда до одного изъ пунктовъ уже строившейся Екатеринбургско-Тюменской желѣзной дороги, находя, что постройка дороги до Челябинска предрѣшила бы вопросъ о направленіи магистральнаго рельсоваго пути въ предѣлахъ Сибири.

Состоявшееся въ этомъ смыслѣ положеніе Комитета Министровъ удостоилось ВЫСОЧАЙШАГО утвержденія 6 января 1885 года.

1886 г. Во время постройки разрѣшенныхъ дорогъ поступилъ, по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію, на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, всеподданиѣйшій отчетъ Генераль-Губернатора Восточной Сибири графа Игнатьева, который, въ заключеніи своего отчета, указывая на многія неудовлетворенныя нужды вѣреннаго ему края, выразилъ убѣжденіе о безотрадномъ его положеніи. Противъ этого мѣста отчета ГОСУДАРЬЮ ИМПЕРАТОРУ благоутодно было начертать:

„Ужъ сколько отчетовъ Генераль-Губернаторовъ Сибири Я читалъ и долженъ съ грустью и стыдомъ сознаться что Правительство до сихъ поръ почти ничего не сдѣлало для удовлетворенія этого богатаго и запущеннаго края. А пора, очень пора.“

Въ концѣ того-же 1886 г., по ходатайству Пріамурскаго Генераль-Губернатора, барона Корфа, разсматривался, по ВЫСОЧАЙШЕМУ повелѣнію, въ Особомъ Совѣщаніи Министровъ, вопросъ объ осуществленіи Забайкальской же-

лѣзной дороги, и Совѣщаніе это, при участіи Генераль-Адъютанта барона Корфа, пришло къ убѣжденію, что скорѣйшее сооруженіе Забайкальской желѣзной дороги необходимо не только въ интересахъ мѣстнаго края, но и всего государства.

Министеръ Финансовъ, дѣйств. тайн. совѣтникъ Вышнеградскій, съ которымъ сдѣлалъ сношеніе Генераль-Адъютантъ Посыетъ относительно ассигнованія кредита для изслѣдованія направленія этого пути, затруднился, по состоянію государственнаго казначейства, ассигновать потребную на это сумму.

Въ виду поступившихъ новыхъ подобнаго же рода заявленій отъ помянутыхъ Генераль-Губернаторовъ, ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоугодно было поручить Особому Совѣщанію изъ подлежащихъ Министровъ, подѣ председательствомъ дѣйств. тайн. совѣт. Абазы, вновь обсудить вопросъ о скорѣйшемъ осуществленіи Сибирской желѣзной дороги.

1887 г.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 7 іюня 1887 г. заключеніемъ этого совѣщанія, постановлено произвести изысканія Сибирской дороги:

- а) отъ Томска до Иркутска и далѣе до западнаго берега озера Байкала,
- б) отъ восточнаго берега Байкала до Стрѣтенска,
- в) отъ Владивостока, вдоль Усури, до Графкой пристани, и
- г) рекогносцировку въ обходъ озера Байкала.

Вслѣдъ за симъ, въ виду оказавшейся на мѣстѣ крайней необходимости приступить къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Владивостока до Графской, т. е. Уссурійской желѣзной дороги, Пріамурскій Генералъ-Губернаторъ настаивалъ на немедленномъ ассигнованіи средствъ для приготовительныхъ работъ по постройкѣ этой дороги, такъ какъ изысканія ведутся настолько энергично и успѣшно (Начальникомъ партій былъ инженеръ Урсати), что окончанія ихъ можно ожидать въ скоромъ времени. Согласно сему, Министерство Путей Сообщенія внесло ходатайство въ Комитетъ Министровъ.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 29 ноября 1887 г. положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено предоставить Министру Путей Сообщенія: выдѣлить вопросъ объ Уссурійской желѣзной дорогѣ изъ прочихъ вопросовъ о Сибирской желѣзной дорогѣ, ускорить производство изысканій и, затѣмъ, дать этому дѣлу, по соглашенію съ Министромъ Финанцовъ, дальнѣйшій ходъ.

1889 г. Въ мартѣ 1889 г. Министромъ Путей Сообщенія былъ Всемилостивѣйше назначенъ Стат. Секр. фонъ-Гюббенетъ, ознакомившійся уже, во время пятилѣтней бытности Товарищемъ Министра Путей Сообщенія (1880—1884 гг.), съ ходомъ дѣла осуществленія Сибирской желѣзной дороги. Озабочиваясь успѣшнымъ выполненіемъ неоднократно послѣдовавшихъ ВЫСОЧАЙШИХЪ указаній о скорѣйшемъ осуществленіи этого дѣла, но имѣя въ виду, что начатыя изысканія не были еще окончены; что въ смѣтѣ Мини-

стерства Путей Сообщенія не назначено никакихъ кредитовъ на приступъ къ работамъ по постройкѣ, и что даже вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги и о постройкѣ ея сплошною или участками между рѣчными бассейнами, и отъ какого пункта слѣдуетъ начать ее съ Запада, не былъ рѣшенъ, — Стат. Секр. фонъ-Гюббенетъ заявилъ преждевсего, въ томъ-же 1889 г., Министру Финансовъ о необходимости ассигновать на предстоящее съ 1890 года пятилѣтіе, сверхъ другихъ чрезвычайныхъ расходовъ, также кредиты на постройку 6000 вер. (по 1200 вер. въ годъ) новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ около 2000 верстъ сплошной Сибирской желѣзной дороги, исчисляя кредиты на приступъ къ постройкѣ ея сплошною и при томъ одновременно съ Востока и Запада.

На это Министръ Финансовъ, дѣйств. тайн. совѣтникъ Вышнеградскій отозвался, что „при настоящемъ состояніи источниковъ государственныхъ доходовъ едва-ли можетъ быть признано возможнымъ, въ теченіе предстоящаго пятилѣтія (т. е. до 1895 г.), приступить къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири“ и что рѣшеніе по этому вопросу должно состояться осенью того же года въ **ВЫСОЧАЙШЕ** учрежденномъ Особомъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, дѣйств. тайн. совѣт. Абазы въ связи съ обсужденіемъ другихъ чрезвычайныхъ расходовъ по Министерству Путей Сообщенія и по прочимъ вѣдомствамъ.

Этому Совѣщанію были предъявлены Министерствомъ Путей Сообщенія расходы, потребныя: на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ Сибирскихъ, на вторые пути къ желѣзнымъ дорогамъ на западной границѣ, для ускоренія мобилизаціи войскъ; на улучшеніе и усиленіе казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ; на улучшеніе водяныхъ сообщеній и на другія работы; Министерствомъ Военнымъ — на перевооруженіе арміи; Морскимъ — на устройство военного порта въ г. Либавѣ и на другіе предметы.

Сумма этихъ расходовъ оказалась значительно превосходящею предѣльную цифру предназначенныхъ Министромъ Финансовъ на чрезвычайныя надобности средствъ.

1890 г. Въ виду настоятельныхъ указаній Министра Финансовъ, дѣйст. тайн. совѣт. Вышнеградскаго на невозможность, безъ разстройства нашихъ финансовъ, перейти за предназначенные предѣлы расходовъ, Особое Совѣщаніе было вынуждено ограничить расходы, по смѣтѣ 1890 года, на начатіе постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ и Сибирскихъ, незначительною суммою въ два съ половиною милліона рублей, вмѣсто испрашивавшихся 34 мил. рублей, и то, послѣ особыхъ усилій и приведенія со стороны Министра Путей Сообщенія доказательствъ совершенной неотложности приступа къ постройкѣ нѣкоторыхъ дорогъ. Такое рѣшеніе **ВЫСОЧАЙШЕ** учрежденнаго Совѣщанія вошло въ Государственную роспись на 1890 года.

Вслѣдствіе сего, Министръ Путей Сообщенія ходатайствовалъ предъ Комитетомъ Министровъ объ употребленіи значительной части этого скуднаго кредита на безотлагательный приступъ къ постройкѣ дороги отъ Златоуста, какъ начальнаго участка Сибирской дороги съ запада, черезъ Міасскій заводъ до Челябинска. Комитетъ Министровъ находилъ въ то время преждевременнымъ допустить сооруженіе всего пути отъ Златоуста до Челябинска, дабы не предрѣшить важнаго вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги внутри Сибири и полагалъ возможнымъ, при незначительности имѣвшагося по росписи кредита, разрѣшить постройку дороги отъ Златоуста лишь до Міасскаго завода, (60 верстъ), какъ такого пункта, отъ котораго Сибирская желѣзная дорога, съ одинаковымъ удобствомъ, могла быть проведена, какъ на Екатеринбургъ, такъ и на Челябинскъ. По воспослѣдованіи 2 Іюня 1890 г. ВЫСОЧАЙШАГО утвержденія этого положенія Комитета Министровъ, было тотчасъ же приступлено Министерствомъ Путей Сообщенія къ постройкѣ.

Увѣренность въ необходимости, въ силу неотразимыхъ обстоятельствъ, прибѣгнуть въ послѣдующіе годы къ значительнымъ ассигнованіямъ на продолженіе этой постройки побудила Министра Путей Сообщенія энергически продолжать работы по приготовленію всего необходимаго для окончательнаго рѣшенія вопроса о направленіи сплошной Сибирской желѣзной дороги и для приступа къ постройкѣ

оной въ обширныхъ размѣрахъ немедленно, когда къ тому представится возможность по положенію денежныхъ средствъ. Съ этою цѣлью, Министръ Путей Сообщенія обратилъ особенное вниманіе на скорѣйшее окончаніе и сосредоточеніе въ Министерствѣ результатовъ ВЫСОЧАЙШЕ предъ указанныхъ изысканій по разнымъ участкамъ Сибирской желѣзной дороги и, воспользовавшись свободнымъ для изслѣдованій временемъ, распорядился дополнить этотъ матеріаль еще другими данными. Между прочимъ, была командирована съ ВЫСОЧАЙШАГО соизволенія, Министромъ Путей Сообщенія въ 1889 г. партія русскихъ инженеровъ въ Америку для собранія на мѣстѣ свѣдѣній объ оконченной постройкою Канадской желѣзной дорогѣ, находящейся, въ нѣкоторомъ отношеніи, въ сходныхъ съ восточною частью нашей будущей Сибирской желѣзной дороги условіяхъ.

Но едва наступилъ 1890 годъ, Военный Министръ заявилъ уже новое настояніе о необходимости, въ цѣляхъ военныхъ, безотлагательно приступить къ постройкѣ дороги отъ Владивостока, вдоль Усури, къ Стрѣтенску на Амуръ. Министръ Путей Сообщенія, Стат. Секр. фонъ - Гюббенетъ, поддерживая это заявленіе Генераль-Адъютанта Ванновскаго, счелъ себя обязаннымъ представить его немедленно на усмотрѣніе Комитета Министровъ, испрашивая назначенія особаго кредита, такъ какъ на этотъ предметъ въ смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія на 1890 г. средствъ, не имѣлось.

Комитетъ, сознавая крайнюю желательность скорѣйшаго сооружеія Уссурійской желѣзной дороги, призналъ однако же немедленный приступъ къ работамъ, по состоянію финансовыхъ средствъ, невозможнымъ.

Вслѣдъ затѣмъ получено новое ходатайство Приамурскаго Генераль-Губернатора, настоятельно указывавшаго, что въ виду важныхъ военныхъ интересовъ, постройка Уссурійской желѣзной дороги отложена быть не можетъ. На всеподданнѣйшемъ докладѣ объ этомъ Министра Путей Сообщенія ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоугодно было начертать 12 Іюля 1890 года:

„Необходимо приступить скорѣе къ постройкѣ этой дороги.“

Министеръ Финансовъ, поставленный въ извѣстность объ этой ВЫСОЧАЙШЕЙ Волѣ, выразивъ мысль о предпочтительности постройки Сибирской желѣзной дороги участками лишь между рѣчными бассейнами, начиная съ Запада, а именно съ участка отъ Томска до Иркутска, и не раздѣляя мнѣнія о пользѣ постройки сплошнаго рельсоваго пути черезъ всю Сибирь, испросилъ 16 Августа 1890 г. ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе, чтобы вопросъ о „сравнительномъ значеніи отдѣльныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги“, а равно объ источникахъ для покрытія вызываемыхъ расходовъ, былъ обсужденъ въ имѣющемъ состояться, осенью 1890 году, Особомъ Совѣщаніи для разсмотрѣнія чрезвычайныхъ расходовъ на 1891 годъ.

Во все это время нѣкоторыя административныя и частныя лица, ученыя общества и періодическая печать усиленно занимались выясненіемъ вопроса о Сибирской дорогѣ. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное общество для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, а въ особенности ИМПЕРАТОРСКОЕ Техническое общество при ближайшемъ участіи Д. С. С. Инженера Горчакова, посвятили много полезныхъ трудовъ изученію и проектированію сплошной Сибирской желѣзной дороги. Принявъ сущность всѣхъ этихъ трудовъ и матеріаловъ въ особое вниманіе, Статсъ Секретарь фонъ-Гюббенетъ вошелъ для вѣщаго еще освѣщенія этого важнаго вопроса въ сношеніе съ Министромъ Иностранныхъ дѣлъ, Статсъ Секретаремъ Гирсомъ, который, 31 Августа 1890 г., увѣдомилъ, что онъ считаетъ постройку Сибирской жел. дороги вопросомъ первостепенной для насъ важности.

Готовясь обставить представленіе свое въ особое совѣщаніе о постройкѣ магистральной Сибирской линіи всѣми данными, необходимыми для полнаго и окончательнаго разрѣшенія столь затянувагося вопроса, Министерство Путей Сообщенія выработало подробное представленіе на основаніи всѣхъ сосредоточенныхъ уже въ то время въ Министерствѣ данныхъ и результатовъ изысканій по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги.

Къ 15 Ноября 1890 года представленіе это было уже напечатано (на 120 стр., считая и приложенія) и разслано членамъ Особаго Совѣщанія, а одинъ экземпляръ удостоилъ

принять лично отъ Министра Путей Сообщенія ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО и оставить у Себя.

Сущность доводовъ, въ этомъ представленіи изложенныхъ, заключалась, въ главныхъ чертахъ, въ слѣдующемъ:

Прежде всего, было указано на то, что сложный вопросъ собственно о направленіи Сибирской желѣзной дороги представляется въ настоящее время (т. е. въ 1890 г.) уже въ нѣсколько иномъ видѣ, чѣмъ онъ находился при обсужденіи его въ 1875, а также въ 1884—1885 годахъ.

Такъ, въ промежуткѣ этого времени уже состоялось открытіе Оренбургской желѣзной дороги съ Александровскимъ черезъ Волгу мостомъ; Уральская горносаводская дорога продолжена до Тюмени; отъ Самары желѣзная дорога окончивалась постройкою, съ труднымъ переходомъ черезъ Уралъ, въ Златоустѣ и разрѣшена постройка дороги отъ Златоуста до Міасса.

Такимъ образомъ, сѣтъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи выдвинута была до восточныхъ азіатскихъ окраинъ ея, вслѣдствіе чего намѣчались уже только три пункта начала Сибирской магистральной линіи: въ Златоустѣ, Оренбургѣ и Тюмени. Всѣ эти пути сходились ранѣе Иркутска и предполагались къ постройкѣ отъ Иркутска до Владивостока по одному и тому же направленію.

Справедливость требуетъ однако-же упомянуть еще о четвертомъ направленіи, предложенномъ нашимъ почтеннымъ Адмираломъ Копытовымъ, который отстаивалъ въ ученыхъ об-

ществахъ и предъ администраціею направленіе Сибирской желѣзной дороги изъ Оренбурга черезъ степь на Иркутскъ, а отуда черезъ Китайскую Манджурію въ Владивостокъ. Выгоды этого направленія состояли въ сокращеніи пути до Владивостока на нѣсколько сотъ верстъ, при значительно облегчающихъ постройку благоприятныхъ условіяхъ мѣстности, притомъ менѣе подверженной сильнымъ морозамъ. Но невозможность официально остановиться на производствѣ мѣстнаго изслѣдованія путей черезъ Манджурію безъ сношенія съ Китайскимъ правительствомъ, на согласіе коего вовсе невозможно было разсчитывать, ослабленіе мѣстнаго для самой Сибири значенія такого направленія дороги, проходящей вдали за ея предѣлами, — не могли способствовать ближайшему обсужденію этого вопроса въ Министерствѣ Путей Сообщенія, тѣмъ болѣе, что постановка его на очередь грозила отдаленіемъ еще на многія годы рѣшенія и безъ того затянувшагося вопроса о постройкѣ сплошной Сибирской желѣзной дороги.

Изложивъ въ представленіи отъ 15 Ноября 1890 г. общій взглядъ на сравнительныя достоинства и недостатки всѣхъ трехъ, приведенныхъ выше направленій Сибирской желѣзной дороги: отъ Тюмени, отъ Златоуста и отъ Оренбурга на Иркутскъ, Статсъ Секретарь фонъ - Гюббенетъ отдалъ предпочтеніе направленію отъ Златоуста на Челябинскъ, Томскъ и Иркутскъ, приводя возраженія противъ мнѣнія дѣйств. тайн. совѣт. Вышнеградскаго о томъ, что

Сибирскую дорогу, для большей ея доходности, надлежитъ строить между рѣчными бассейнами, а не сплошною, и что начать строить эту дорогу необходимо лишь съ запада. Сущность этихъ возраженій состояла въ томъ, что, по мнѣнію Статсъ Секретаря фонъ-Гюббенета, не слѣдуетъ ставить въ основу рѣшенія этого вопроса гадательныя предположенія о доходности, на первое время, того или другаго участка Сибирской желѣзной дороги, а слѣдуетъ оцѣнивать громадное политическое, экономическое и общегосударственное значеніе сплошной Сибирской желѣзной дороги въ будущемъ. Для скорѣйшаго же извлеченія наибольшей пользы изъ этого предпріятія, необходимо ускорить ея окончаніе, а потому строить ее слѣдуетъ одновременно съ запада и съ востока. Только такими соображеніями могутъ быть устранены постоянно проявляющіяся новыя затрудненія и опасенія въ предпріятія столь колоссальныхъ размѣровъ и важности.

Основываясь на сихъ общихъ и другихъ подробно изложенныхъ въ представленіи его соображеніяхъ Министръ Путей Сообщенія, Статсъ Секретарь фонъ-Гюббенетъ въ заключеніи своемъ полагалъ: 1. приступить одновременно къ постройкѣ, по мѣрѣ ассигнуемыхъ средствъ: съ одной стороны — со ст. Миасса строящагося нынѣ Златоусто — Миасскаго участка, непрерывно соединеннаго съ общею сѣтью нашихъ желѣзныхъ дорогъ, съ направленіемъ дорогъ на Челябинскъ, Омскъ, Томскъ и далѣе, до Иркутска, и съ со-

49867

единеніемъ Уральской и Сибирской дорогъ посредствомъ рельсоваго пути отъ Челябинска до Екатеринбурга, а съ другой стороны отъ города Владивостока, по направленію къ соединенію съ р. Амуромъ и далѣе на западъ къ Стрѣтенску и Иркутску; и 2., приступая къ постройкѣ, произвести самыя подробныя техническія и экономическія изысканія, какъ отъ Челябинска, такъ и отъ Владивостока, дабы обезпечить въ должной степени успѣхъ и дешевизну работъ.

Къ этому представленію были приложены:

1. Описаніе техническихъ и экономическихъ условій обслѣдованныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги:

- а) отъ Миасса до Оби;
- б) отъ Оби до Иркутска;
- в) отъ Иркутска до Мысовской (на восточномъ берегу озера Байкала); и
- г) отъ Владивостока вдоль Уссури.

2. Историческая справка по вопросамъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги, въ прежнее время разсмотрѣннымъ.

3. Примѣрное исчисленіе стоимости постройки сплошной Сибирской магистральной линіи по участкамъ, начиная отъ Миасскаго завода на восточномъ склонѣ Урала (постройка дороги отъ Златоуста до Миасса, какъ уже разрѣшенная и начатая, не вошла въ этотъ разчетъ) до Владивостока съ вѣтвями къ Омску, Томску, къ рѣкамъ Тоболу, Иртышу, Енисею, Ангарѣ и др. и др., стоимостью около

350 милл. руб., съ подвижнымъ составомъ, рельсами, тоннелями, постоянными желѣзными мостами черезъ рѣки: Иртышъ, Обь, Енисей, Селенгу, Зею и Амуръ. Одновременная постройка помянутыхъ вѣтвей признавалась существенно важною для устройства удобныхъ сообщеній отъ желѣзной дороги къ текущимъ съ юга на сѣверъ многоводнымъ рѣкамъ, въ видахъ установленія столь необходимой для экономическаго развитія Сибири связи съ пересѣкающимъ ихъ, рельсовымъ черезъ Сибирь съ запада на востокъ путемъ.

4. Карта Сибири, съ нанесеніемъ на ней Сибирской магистральной желѣзной дороги въ трехъ вариантахъ отъ Тюмени, Златоуста и Оренбурга, и

5. Описаніе Канадской Тихо-океанской желѣзной дороги, составленное командированными на мѣсто русскими инженерами.

Здѣсь будетъ кстати остановиться на нѣкоторыхъ близко относящихся къ данному предмету свѣдѣніяхъ о Канадской желѣзной дорогѣ, которыя не потеряли интереса и въ настоящее время. Канадская дорога начата постройкою въ 1875 г. участками между внутренними водными путями; но уже въ 1878 г. голосъ страну бѣдилъ Правительство приступить къ сооруженію сплошной желѣзной дороги отъ Тихаго океана — г. Ванкувера — до Атлантическаго океана (г. Галифакса) — на протяженіи, безъ вѣтвей, 5.527 верстъ. Эта транзитная линія эксплуатируется впрочемъ главнымъ образомъ лишь до г. Монреала (отъ Ванкувера до Монреала 4.359 верстъ), такъ какъ отсюда начинается удобный водный путь по приспособленному для плаванія большемѣрныхъ судовъ устью рѣки Св. Лаврентія, впадающей въ Атлантическій океанъ. — Стоимость

Канадской желѣзной дороги простиралась до 47.900 руб. зол. на версту, т. е. 60 тысячъ руб. кредитныхъ. Стоимость Сибирской желѣзной дороги отъ Златоуста до Владивостока съ вѣтвями 7.624 вер. (безъ вѣтвей, въ 7.447 версть) исчислена въ 46.500 руб. кредитныхъ за версту. Чистый доходъ Канадской желѣзной дороги, за вычетомъ процентовъ на затраченный капиталъ и платежей на погашеніе, составлялъ въ 1887 году полъ процента. Постройка главной линіи Канадской дороги (не считая вѣтвей, постройка коихъ съ каждымъ годомъ увеличивается и протяженіе коихъ достигло въ 1890 г. уже 3.000 вер.) продолжалась 11 лѣтъ отъ 1875 по 1886 г. Сибирскую желѣзную дорогу начатую постройкою отъ Златоуста въ 1891 году, предположено было окончить въ 1903 году, т. е. черезъ 14 лѣтъ, что составляетъ, по расчету разстояній одинаковый сравнительно періодъ времени.

Возвращаясь, послѣ приведенныхъ вставочныхъ свѣдѣній о Канадской желѣзной дорогѣ, къ изложенію главнаго предмета сего отчета, необходимо упомянуть, что Особое Высшее Совѣщаніе, на которое было возложено разсмотрѣніе представленія Министерства Путей Сообщенія отъ 15 Ноября, оставаясь въ тѣсныхъ предѣлахъ своей задачи, обратилось лишь къ опредѣленію цифры ассигнованія на испрашиваемыя работы по постройкѣ новыхъ дорогъ и признало въ засѣданіи 12 Декабря 1890 года возможнымъ, въ виду тѣхъ же значительныхъ, неотложныхъ расходовъ, какъ и въ прошломъ 1889 году, на разныя другія чрезвычайныя надобности, предназначить на постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ томъ числѣ Сибирскихъ, лишь кредитъ въ 7 милл. руб. на 1891 годъ, съ тѣмъ, чтобы вопросы о направленіи Сибирской желѣзной дороги и о распредѣленіи этой суммы на отдѣльныя дороги были

внесены установленнымъ порядкомъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ и Государственнаго Совѣта по принадлежности, по воспослѣдованіи ВЫСОЧАЙШАГО утвержденія росписи на 1891 годъ.

Вслѣдствіе сего Министръ Путей Сообщенія внесъ 4 Февраля 1891 г. въ Комитетъ Министровъ общее представленіе о всѣхъ предстоящихъ въ 1891 г. къ постройкѣ желѣзныхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и Сибирскихъ, на внесенный въ роспись на 1891 годъ кредитъ въ 7 милл. руб.

Въ этомъ представленіи были изложены нѣкоторыя дополнительныя соображенія о Сибирской дорогѣ и приложена вышеприведенная подробная записка отъ 15 Ноября, внесенная на разсмотрѣніе Особаго Совѣщанія, и имъ направленная въ Комитетъ Министровъ.

Въ числѣ этихъ дополненій, Статсъ Секретаремъ фонъ-Гюббенетомъ было заявлено: а, что для осуществленія столь обширной задачи, какъ сооруженіе Сибирской магистральной линіи, необходимо при самомъ началѣ постройки выработать, на сколько возможно точно, общій планъ окончательнаго выполненія всего сооруженія, какъ въ отношеніи порядка и послѣдовательности постройки отдѣльныхъ участковъ, съ указаніемъ срока осуществленія каждаго изъ нихъ, такъ и въ отношеніи финансовой стороны дѣла. Только по установленіи такого плана представится увѣренность въ возможности совершить это громадное предпріятіе

съ наименьшей затратой денежных средствъ и времени и съ наилучшимъ успѣхомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, указано было, что для уменьшенія строительныхъ расходовъ представляется необходимымъ подготовить мѣстныя условія въ Сибири (напр. переселеніе изъ Россіи) къ содѣйствию въ исполненіи работъ и вызвать частную предприимчивость для изготовленія тамъ же разнаго рода матеріаловъ и предметовъ, потребныхъ для сооруженія и оборудованія желѣзной дороги. Полагая что рассчитывать на содѣйствіе изъ казенныхъ средствъ въ этомъ направленіи, при малыхъ ассигнованіяхъ на самую постройку, невозможно, Статсъ Секретарь фонъ-Гюббенетъ находилъ, что устройство частными предпринимателями въ Сибири фабрикъ и заводовъ съ указанною цѣлью возможно въ томъ лишь случаѣ, если строго будутъ установлены какъ направленіе всей Сибирской желѣзной дороги, такъ и сроки и послѣдовательность, въ которой будетъ производиться сооруженіе всей линіи. Сверхъ сего, несомнѣнно,

- а) что осуществленіе подобныхъ ожиданій возможно будетъ лишь при постройкѣ всей Сибирской желѣзной дороги распоряженіемъ казны, а не частнаго общества, которое въ этомъ предпріятіи не можетъ быть заинтересовано ничѣмъ инымъ какъ полученіемъ выгодъ отъ самой постройки и отъ гарантіи строительнаго капитала; что многолѣтній опытъ сооруженія въ Россіи желѣзныхъ дорогъ черезъ посредство

частныхъ обществъ доказаль уже всю невыгоду такого способа и нынѣ возвращаться къ нему при постройкѣ Сибирской желѣзной дороги не имѣется основанія, и б) что для успѣшности работъ окажется, въ ближайшемъ будущемъ, необходимымъ, когда денежные ассигнованія на постройку въ широкихъ размѣрахъ, будутъ обеспечены, учредить особое центральное завѣдываніе постройкою Сибирской желѣзной дороги.

Засимъ, первымъ заключительнымъ пунктомъ этого представленія, отъ 4 Февраля, Министръ Путей Сообщенія поставилъ возбуждавшій столь продолжительное разногласіе вопросъ, объ окончательномъ признаніи направленія отъ Златоуста на Миассъ, Челябинскъ и Омскъ началомъ сплошной Сибирской желѣзной дороги съ Запада, во вторыхъ, онъ полагаль нынѣ же приступить въ предѣлахъ ассигнованнаго по росписи кредита къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ отъ Миасса до Челябинска и отъ Владивостока до Графской пристани (Уссурийской дороги), т. е. производить постройку въ видахъ ускоренія дѣла одновременно съ двухъ концовъ; въ 3-хъ, исполнить эти работы распоряженіемъ правительства; въ 4-хъ, произвести нынѣ же подробныя изысканія отъ Челябинска до Томска (1750 вер.) и отъ Графской до Хабаровки (325 вер.). (Первыя изъ сихъ изысканій не могли быть исполнены до того времени, по причинѣ неразрѣшенія вопроса о направленіи Сибирской желѣзной дороги съ запада).

По всестороннемъ разсмотрѣніи этого представленія въ Комитетѣ Министровъ, въ присутствіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА, Предсѣдателя Государственнаго Совѣта ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ МИХАИЛА НИКОЛАЕВИЧА, Комитетъ, въ особомъ журналѣ отъ 12 Февраля 1891 г. полагалъ, прежде всего, разрѣшить постройку конечнаго участка Сибирской желѣзной дороги отъ Владивостока къ Графской (385 вер.) и высказался впервые единогласно за настоятельную необходимость осуществленія сплошной Сибирской транзитной желѣзнодорожной линіи, въ предѣлахъ средствъ Государственнаго казначейства.

15 Февраля. Журналъ Комитета удостоился 15 Февраля 1891 года ВЫСОЧАЙШАГО утвержденія:

Это ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе твердо и безповоротно разрѣшило назрѣвавшій въ теченіе долгихъ лѣтъ вопросъ и стало, по его обширнѣйшему значенію не только для Россіи, но и для всего міра, наряду съ замѣчательнѣйшими историческими событіями настоящаго столѣтія.

Въ слѣдующемъ засѣданіи, Комитетъ Министровъ приступилъ къ обсужденію остальныхъ пунктовъ представленія Министра Путей Сообщенія отъ 4 Февраля.

Въ поясненіе подробно изложенныхъ въ представленіи соображеній, Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ представилъ въ Комитетѣ словесно слѣдующія, вошедшія въ журналъ Комитета, общія соображенія, подкрѣпленныя личнымъ его

ознакомленіемъ съ западною частью Сибири, при неоднократныхъ его объѣздахъ этой*) мѣстности.

Предлагаемое направленіе сплошной Сибирской желѣзной дороги отъ Златоуста на Омскъ и Томскъ прорѣзываетъ средину плодороднѣйшей и черноземной полосы Западной Сибири, наиболѣе способной къ культурному развитію; поэтому уже оно имѣетъ всѣ преимущества передъ сѣвернымъ направленіемъ отъ Тюмени на Томскъ—Иркутскъ и передъ южнымъ отъ Оренбурга къ Иркутску. Сѣверное направленіе проходитъ близъ бесплодныхъ тундръ, по мѣстности изобилующей болотами и густыми лѣсными пространствами, пересѣченными многоводными рѣками съ сильнымъ теченіемъ; второе — Южное — пролегаетъ, въ западной своей половинѣ, по Киргизской степи, въ значительной части бесплодной, безводной и мало пригодной для культурнаго развитія въ будущемъ.

Комитетъ Министровъ, по обсужденіи всѣхъ представленныхъ данныхъ, въ связи съ прежними своими сужденіями и положеніями по настоящему предмету и съ послѣдовавшими по нимъ **ВЫСОЧАЙШИМИ** повелѣніями и особыми указаніями, и „принявъ во вниманіе“ приведенное „заявленіе Министра Путей Сообщенія“, находилъ совокупность всѣхъ собранныхъ данныхъ достаточною, чтобы признать, что нынѣ представляется вполне возможнымъ и соотвѣт-

*) Во время служенія его, въ теченіе 4 лѣтъ, чиновникомъ Особыхъ порученій при Генераль-Губернаторѣ Западной Сибири (1854—1858 гг.).

ствующимъ существу подлежащей рѣшенію Комитета Министровъ въ семъ важномъ государственномъ дѣлѣ задачи, — постановить, что для Западно-Сибирскаго участка изысканія должны быть произведены отъ Челябинска до Томска или другаго пункта Средне-Сибирской желѣзной дороги“, и за симъ Комитетъ полагалъ разрѣшить приступъ къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Миасса до Челябинска и изысканія отъ Челябинска до Томска и отъ Графской до Хабаровки.

Это положеніе Комитета удостоилось ВЫСОЧАЙШАГО утвержденія 21 Февраля 1891 года.

Такимъ образомъ неразрѣшенный, въ теченіе болѣе 17 лѣтъ, вопросъ объ осуществленіи Сибирской желѣзной дороги былъ окончательно рѣшенъ приведенными двумя ВЫСОЧАЙШИМИ повелѣніями, въ томъ смыслѣ:

1. Что Сибирская желѣзная дорога должна строиться сплошною;
2. Что она должна начаться съ Запада — отъ Златоуста и направляться на Челябинскъ, Омскъ и Томскъ, а съ Востока — отъ Владивостока на Хабаровскъ;
3. Что постройка должна производиться одновременно съ двухъ концовъ, и
4. Что она должна быть исполняема на счетъ казны непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства.

Въ то-же время ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоугодно было, Всемилостивѣйшимъ рескриптомъ отъ 17 Марта

1891 года на Имя ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА, возложить на ЕГО ВЫСОЧЕСТВО, на обратномъ пути изъ дальняго путешествія на Востокъ, совершить въ Владивостокѣ закладку сплошнаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Понятно, съ какою ревностью приступило Министерство Путей Сообщенія къ принятію мѣръ для приготовленія всего, что было необходимо и возможно въ столь-краткій срокъ на этой далекой окраинѣ, для предстоящаго во Владивостокѣ, уже въ Маѣ мѣсяцѣ, начатія постройки и торжества закладки ЕГО ВЫСОЧЕСТВОМЪ этого великаго народнаго дѣла.

Начальникомъ по постройкѣ Уссурийской желѣзной дороги былъ назначенъ вполне достойный инженеръ Урсати, производившій за нѣсколько лѣтъ изысканія по постройкѣ этой дороги.

По снабженіи его надлежащими указаніями, уполномочіями и денежными средствами, Урсати отправился въ Одессу и, послѣ 40-дневнаго морскаго путешествія, прибылъ въ Владивостокъ, съ ближайшими сотрудниками — инженерами и нужными, на первое время, приспособленіями.

Для успѣха работъ, по сношенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и мѣстнымъ Генераль-Губернаторомъ, были остановлены главныя условія:

1. организаціи на мѣстѣ ссыльно-каторжныхъ рабочихъ командъ, съ командированіемъ для завѣдыванія

этими командами особаго лица отъ Министерства
Внутреннихъ Дѣлъ, и

2. участія военныхъ командъ въ работахъ. Тѣ и другія
команды эти оказались на дѣлѣ соответствующими
своему назначенію.

Къ пріѣзду ЕГО ВЫСОЧЕСТВА НАСЛѢДНИКА ЦЕ-
САРЕВИЧА, Инженеръ Урсати успѣлъ уже организовать и
начать работы съ помощью сопровождавшихъ его сотрудни-
ковъ и привезенныхъ съ собою мастеровъ, рабочихъ, а
также мѣстныхъ войсковыхъ командъ и ссыльно-каторж-
ныхъ, и приготовить нѣсколько верстъ рельсоваго пути.

Въ половинѣ Мая ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСО-
ЧЕСТВО изволилъ прибыть въ Владивостокъ, послѣ даль-
няго путешествія, будучи восторженно и радостно встрѣченъ
массою населенія со всѣми мѣстными властями во главѣ.

Тутъ же былъ представленъ ЕГО ВЫСОЧЕСТВУ ВЫ-
СОЧАЙШЕЙ на Имя ЕГО рескриптъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА
отъ 17 Марта слѣдующаго содержанія:

ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО!

„Повелѣвъ нынѣ приступить къ постройкѣ сплош-
ной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги, имѣющей
соединить обильныя дарами природы сибирскія
области съ сѣтью внутреннихъ рельсовыхъ сооб-
щеній, Я поручаю ВАМЪ объявить таковую Волю
МОЮ, по вступленіи ВАМИ вновь на Русскую землю,
послѣ обозрѣнія иноземныхъ странъ Востока. Вмѣстѣ

съ тѣмъ возлагаю на **ВАСЪ** совершеніе, въ Владивостокѣ, закладки разрѣшеннаго къ сооружеиію, на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, Уссурійскаго участка великаго Сибирскаго рельсоваго пути.

Знаменательное участіе **ВАШЕ** въ начинаніи предпринимаемаго **МНОЮ** сего истинно народнаго дѣла да послужитъ новымъ свидѣтельствомъ душевнаго **МОЕГО** стремленія облегчить сношенія Сибири съ прочими частями Имперіи и тѣмъ явить сему краю, близкому **МОЕМУ** сердцу, живѣйшее **МОЕ** попеченіе о мирномъ его преуспѣяніи.

Призывая благословеніе Господне на предстоящій **ВАМЪ** продолжительный путь по Россіи, пребываю искренно **ВАСЪ** любящій

АЛЕКСАНДРЪ."

17 Марта 1891 г. Ст.-Петербургѣ.

Изъ этого рескрипта **ЕГО ВЫСОЧЕСТВО** впервые изволилъ освѣдомиться о послѣдовавшемъ **ВЫСОЧАЙШЕМЪ** утвержденіи великой Сибирской желѣзной дороги и о Всемилостивѣйшемъ возложеніи на Него непосредственнаго совершенія на мѣстѣ закладки этого великаго дѣла. Рескриптъ этотъ доставленъ, по **ВЫСОЧАЙШЕМУ** повелѣнію, Министромъ Путей Сообщенія **ЕГО ВЫСОЧЕСТВУ** черезъ посредство командированныхъ инженеровъ-строителей, при

всеподданнѣйшемъ донесеніи Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета, съ приложеніемъ подробнаго представленія Министерства Путей Сообщенія о Сибирской желѣзной дорогѣ отъ 15 Ноября 1890 г., удостоеннаго быть принятымъ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ. Въ то же время ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЫСОЧЕСТВУ благоугодно было благосклонно принять отъ инженеровъ строителей, съ Начальникомъ работъ Урсати во главѣ, привезенную ими изъ Петербурга Св. Икону.

19 Мая. 19 Мая 1891 года, въ день, назначенный ЕГО ВЫСОЧЕСТВОМЪ для закладки Сибирской желѣзной дороги во Владивостокѣ, послѣ торжественнаго молебствія на мѣстѣ закладки, при великолѣпной погодѣ, ЕГО ВЫСОЧЕСТВО, въ присутствіи СВОЕЙ свиты, военныхъ, морскихъ и гражданскихъ чиновъ и рабочихъ, а равно и многочисленнаго населенія, изволилъ во всеуслышаніе прочесть знаменательнаго и высокаго значенія вышеприведенный ВЫСОЧАЙШІЙ рескриптъ.

Засимъ, принявъ Собственноручно участіе въ закладкѣ рельсоваго пути и станціоннаго зданія, при помощи представленныхъ ЕГО ВЫСОЧЕСТВУ потребныхъ инструментовъ изъ серебра*), и заложивъ лично первый камень зданія и опрокинувъ тачку съ землею на путь, НАСЛѢДНИКЪ ЦЕСАРЕВИЧЪ изволилъ вложить въ постройку

*) Инструменты эти, по повелѣнію ЕГО ВЫСОЧЕСТВА, сданы на храненіе въ Владивостокскій музей.

изготовленную въ Ст.-Петербургѣ, по одобренному ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ образцу, закладную серебрянную дощечку*) и прослѣдовать по приготовленному рельсовому пути въ доставленномъ изъ Россіи желѣзнодорожномъ поѣздѣ, показавъ наглядно пораженному мѣстному населенію ожидающее его замѣчательное, новое для него орудіе передвиженія людей и грузовъ. Благосклонно принявъ представленный Начальникомъ работъ отъ Министра Путей Сообщенія экземпляръ упомянутой выше дощечки изъ

*) Дощечка имѣеть 3 вершка въ длину и 2 вершка въ ширину; на лицевой сторонѣ верхней половины ея выгравированъ видъ на Тихій океанъ, высокій берегъ Владивостокской бухты и заложенная желѣзнодорожная станція; по угламъ вензель ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА $\frac{A}{III}$ и государственный гербъ; на нижней половинѣ выгравирована слѣдующая надпись:

„Во имя Отца и Сына и Св. Духа, въ лѣто отъ Рождества Христова 1891 г. мѣсяца Мая 19 дня, въ благополучное Царствованіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, САМОДЕРЖЦА ВСЕРОССИЙСКАГО АЛЕКСАНДРА III, въ городѣ Владивостокѣ, заложенъ сей первый камень строящагося конечнаго участка Сибирской желѣзной дороги (Уссурійская дорога) ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЫСОЧЕСТВОМЪ ГОСУДАРЕМЪ НАСЛѢДНИКОМЪ ЦЕСАРЕВИЧЕМЪ И ВЕЛИКИМЪ КНЯЗЕМЪ НИКОЛАЕМЪ АЛЕКСАНДРОВИЧЕМЪ, въ присутствіи Его Королевскаго Высочества Принца Георгія Греческаго.“

На оборотной сторонѣ дощечки выгравировано:

„При управленіи Министерствомъ Путей Сообщенія Статсъ-Секр. А. Я. фонъ-Гюббенеть, Пріамурскимъ краемъ — Генераль-Губернаторомъ Барономъ А. Н. Корфъ, Камчатскою епархіею — Преосвященнымъ Гуріемъ. При предсѣдателѣ Временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Генераль-Лейтенантъ Н. П. Петровъ, Губернаторъ Пріамурской области Генераль-Маіоръ П. Ф. Унтербергеръ и при начальникѣ работъ Уссурійской казенной желѣзной дороги инженерѣ коллежскомъ совѣтникѣ А. Н. Урсати.“

золота, на память о знаменательномъ днѣ закладки, ЕГО ВИСОЧЕСТВО НАСЛѢДНИКЪ ЦЕСАРЕВИЧЪ изволилъ обратиться съ высокомиловитыми словами къ сопровождавшимъ ЕГО строителямъ инженерамъ Путей Сообщенія, пожелавъ имъ полнаго успѣха въ исполненіи порученнаго имъ дѣла, за которымъ изволилъ обѣщать постоянно слѣдить съ искреннимъ участіемъ.

Такія же дощечки изъ серебра были переданы, по порученію Министра Путей Сообщенія, свитѣ ЕГО ВИСОЧЕСТВА: Генераль-Адъютанту Князю Барятинскому, Флигель-Адъютанту Князю Оболенскому, Князю Кочубею и другимъ, а также высшимъ мѣстнымъ властямъ съ Пріамурскимъ Генераль - Губернаторомъ, Генераль - Адъютантомъ Барономъ Корфомъ во главѣ.

Въ самый день закладки во Владивостокѣ Сибирской желѣзной дороги 19 Мая, былъ опубликованъ въ Ст.-Петербургѣ, въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“, ВИСОЧАЙШІЙ на Имя НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА рескриптъ, дабы доставить всѣмъ вѣрноподаннымъ возможность мысленно и сердечно участвовать въ совершающемся по Волѣ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, на далекой окраинѣ общаго отечества, исторически замѣчательномъ торжествѣ.

ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ и ГОСУДАРЫНѢ ИМПЕРАТРИЦѢ Министръ Путей Сообщенія имѣлъ счастье поднести, въ память совершившагося важнаго событія, описанныя выше золотыя дощечку, также въ самый день закладки.

По совершении закладки ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО воспріяль на Себя безпримѣрно громаднѣй трудъ совершить путешествіе черезъ всю Сибирь отъ Владивостока до Урала, на разстояніи свыше 7.000 верстъ, большею частью, сухимъ путемъ, по дорогамъ неудобнымъ и не устроеннымъ и отчасти по Сибирскимъ обширнымъ рѣкамъ, которыя по своему обилію водъ и протяженію имѣютъ огромную важность для края, но находятся еще въ первобытномъ неулучшенномъ состояніи. Непрерывное путешествіе это, по обширности и затруднительности своей составляетъ такой подвигъ, которому нѣтъ примѣра въ исторіи Царственныхъ Домовъ.

Обставивъ Себя всѣми необходимыми, Ему одному доступными, условіями для наилучшаго ознакомленія съ настоящими потребностями и нуждами этой обширной и богатой части русскаго Государства и будучи повсемѣстно привѣтствуемъ осчастливленнымъ ЕГО присутствіемъ населеніемъ, ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО выяснилъ Себѣ, посредствомъ разспросовъ и собственнаго дара наблюдательности, основныя и коренныя задачи, осуществленіе коихъ предстоитъ въ будущемъ для возрожденія Сибири къ новой жизни.

Подкрѣпивъ Свои драгоцѣнныя, молодыя силы перенесенными во время дальняго путешествія на Востокъ трудностями, запасшись богатыми свѣдѣніями о политическомъ для насъ значеніи правительствъ и народностей посѣщенныхъ имъ восточныхъ странъ, тѣсно связанныхъ взаимными инте-

рсами съ Сибирью, ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО привезъ съ Собою еще и сердечную привязанность къ преуспѣянiю посѣщенной и изученной имъ отдаленной окраины Отечества.

Когда, такимъ образомъ, уже совершилось важное событiе закладки сплошной Сибирской желѣзной дороги въ г. Владивостокѣ, когда работы съ обоихъ концовъ отъ Златоуста и отъ Владивостока были уже въ ходу и когда подробныя изысканiя ВЫСОЧАЙШЕ указанныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги приводились къ окончанiю, Министръ Путей Сообщенiя имѣлъ возможность заняться выполнениемъ выраженной имъ въ представленiи отъ 4 Февраля 1891 года мысли о составленiи, для успѣха постройки, общаго плана послѣдовательности работъ, съ опредѣленiемъ размѣра потребныхъ, согласно сей послѣдовательности, денежныхъ ассигнованiй, дабы заблаговременно предупредить Министерство Финансовъ о предстоящихъ въ 1892 и въ послѣдующихъ годахъ расходахъ. Разработанныя по сему предмету Министерствомъ Путей Сообщенiя предположенiя были сообщены, 8 Августа 1891 г., дѣйст. тайн. совѣт. Вышнеградскому, вмѣстѣ съ предварительными расцѣпочными вѣдомостями по всѣмъ участкамъ Сибирской желѣзной дороги, при чемъ расцѣпки между Челябинскомъ и Томскомъ и между Стрѣтенскомъ и Хабаровскою (изысканiя между помянутыми пунктами не были еще окончены) могли быть

исполнены лишь совершенно приблизительно, по соображеніи съ подходящими условіями мѣстностей другихъ участковъ Сибирской дороги, по коимъ изысканія были уже ВЫСОЧАЙШЕ разрѣшены и окончены. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ видахъ удешевленія постройки, разрабатывались въ Министерствѣ Путей Сообщенія подробныя условія осуществленія дороги, дабы установить типъ, которой, безъ излишества, соотвѣтствовалъ бы требованіямъ, предъявляемымъ къ этой вновь строящейся дорогѣ. Огромныя труды по составленію этихъ исчисленій и соображеній были исполнены, при участіи и подъ руководствомъ предсѣдателя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Генераль-Лейтенанта Петрова, Начальникомъ Техническаго Отдѣла сего Управленія инженеромъ Соколовымъ, успѣшно воспользовавшимся собранными обширными матеріалами. Само собою разумѣется, что данныя эти, впервые обработанныя въ такой подробности, могли быть только приблизительно, но вполне достаточны для первоначальныхъ выводовъ; они подлежали еще детальной разработкѣ до приступа къ самой постройки.

Общая картина стоимости постройки Сибирской линіи, начиная отъ Златоуста*) до Владивостока, представлялась въ то время за округленіемъ цифръ въ слѣдующемъ видѣ:

*) Златоустъ признавался и долженъ признаваться начальнымъ пунктомъ Сибирской ж. дороги съ Запада, какъ лежащій на склонѣ Урала, составляющаго естественную границу между Европою и Азіею. Если Златоустъ въ административномъ отношеніи причисляется къ Европейской Россіи, то Міассъ и Челябинскъ находятся въ томъ же положеніи, а между тѣмъ отдалены отъ естественной границы, а потому тѣмъ менѣе могутъ быть признаны начальными пунктами.

| Наименованіе участковъ | Длина пути съ вѣтвями | Стои- мость работъ съ мостами менѣе 100 саж. дл. | Стои- мость большихъ мостовъ и тоннелей | Стои- мость рельсовъ и под- вижнаго состава | Общая стои- мость | Сред- няя за версту |
|---|---|--|--|--|-------------------------|------------------------------|
| 1. Златоусъ—Челя- бинскъ *) | 150 | 4.500,000 | — | 1.500,000 | 6.000,000 | 40,000 |
| 2. Челябинскъ— Ачинскъ съ вѣт- вями на Томскъ и др. | 2,089 | 32.000,000 | 9.000,000 **) | 24.000,000 | 65.000,000 | 31,000 |
| 3. Ачинскъ—Ир- кутскъ съ вѣт- вью къ Енисею и Ангарѣ | 1,196 | 26.500,000 | 8.500,000 | 18.000,000 | 53.000,000 | 44,000 |
| 4. Иркутскъ—Мы- совская, вокругъ Байкала | 293 | 15.100,000 | 2.700,000 | 5.200,000 | 23.000,000 | 78,000 |
| 5. Мысовская— Стрѣтенскъ съ вѣтвями къ Бай- калу | 1,009 | 32.800,000 | 3.500,000 | 18.700,000 | 55.000,000 | 54,270 |
| 6. Стрѣтенскъ— Хабаровскъ | 2,075 | 68.000,000 | 15.000,000 | 37.000,000 | 120.000,000 | 58,000 |
| 7. Хабаровскъ— Графская | 325 | 10.500,000 | — | 4.500,000 | 15.000,000 | 47,200 |
| 8. Графская—Вла- дивостокъ | 393 | 12.000,000 | 500,000 | 5.500,000 | 18.000,000 | 47,000 |
| Итого | 7,624 а безъ вѣтвей (177 вер.) 7,447 вер. | 201.400,000 | 39.200,000 | 114.400,000 | 355.000,000 | 46,500 |

*) Этотъ участковъ не былъ включенъ въ вѣдомость, сообщенную Министру Финансовъ 6 Августа, такъ какъ постройка его была уже начата, а потому не вызвала необходимости новыхъ ассигнованій.

***) Эта цифра здѣсь показана нѣсколько увеличенною противъ цифры, сообщенной Министру Финансовъ, вслѣдствіе выяснившейся, впоследствии произведенными изысканіями, необходимости увеличенія длины мостовъ.

При сообщеніи этихъ данныхъ Министру Финансовъ было заявлено, что, соображая послѣдовательность въ работахъ и возможность ихъ выполненія, Министерству Путей Сообщенія необходимо для успѣшности работъ имѣть въ своемъ распоряженіи отъ 1891 по 1895 годъ около 113 милл. руб., считая въ томъ числѣ разрѣшенныя уже кредиты, а именно: въ 1891 году — 5.500.000, въ 1892 г. — 31.500.000, въ 1893 г. — 41.000.000, въ 1894 г. — 25.000.000, въ 1895 году, сверхъ неотработанныхъ къ тому времени суммъ, 10.000.000 милл. руб.

При условіи безостановочнаго ассигнованія указанныхъ суммъ предполагалось, въ теченіе 5 лѣтъ, развитъ вполнѣ работы до Иркутска, и окончить постройку дороги отъ Владивостока до Хабаровки.

На окончаніе постройки дороги и искусственныхъ сооруженій до Иркутска и прочихъ участковъ ожидалось ассигнованіе, въ теченіе слѣдующихъ, съ 1896 года, 8 лѣтъ, остальныхъ исчисленныхъ 242 милл. руб., примѣрно равными частями по 30 милл. руб. въ годъ, такъ что открытіе движенія по всей магистральной Сибирской линіи предвидѣлось къ 1903 году.

На это заявленіе Министръ Финансовъ, дѣйст. тайн. совѣт. Вышнеградскій, не излагая своего мнѣнія по существу вопроса, 13 Сентября 1891 года отозвался, что ассигнованіе суммъ на постройку Сибирской желѣзной дороги въ 1892 г.

зависитъ отъ рѣшенія Особого Совѣщанія, которое соберется въ концѣ года для разсмотрѣнія всѣхъ предстоящихъ на 1892 годъ чрезвычайныхъ расходовъ.

Особое Совѣщаніе, въ которомъ Статсъ - Секретарь фонъ-Гюббенетъ не могъ присутствовать по болѣзни, признало возможнымъ дать средства лишь на продолженіе работъ по Уссурийской и отъ Миасса до Челябинска желѣзныхъ дорогъ.

Но такъ какъ окончаніе работъ по постройкѣ Сибирской дороги отъ Златоуста (см. стр. 10 и 28) до Челябинска слѣдовало ожидать, при успѣшномъ ходѣ ихъ, до истеченія 1892 г., то пришлось бы, за недостаткомъ средствъ на продолженіе работъ отъ Челябинска на Востокъ, не только пріостановить постройку Сибирской дороги, но и распустить строительную администрацію, а состоявшему во главѣ ея Начальнику работъ, опытному строителю инженеру Михайловскому дать другое назначеніе, а также распродать, во избѣжаніе порчи, оставшіеся отъ постройки матеріалы, т. е. понести большой ущербъ во времени постройки Сибирской дороги и убытокъ отъ продажи матеріаловъ, вслѣдствіе необходимости организовать новую администрацію и пріобрѣсти такіе же матеріалы за дорогую цѣну въ то время, когда на возобновленіе работъ по постройкѣ Сибирской дороги съ запада будутъ изысканы средства.

О такомъ положеніи дѣла Статсъ - Секретарь фонъ-Гюббенетъ счелъ себя обязаннымъ, по полученіи временнаго

облегченія отъ болѣзни, всеподданнѣйше доложить ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ, ходатайствуя о ВЫСОЧАЙШЕМЪ повелѣніи на ассигнованіе хотя бы незначительной, въ виду труднаго положенія государственнаго казначейства, суммы, дабы не останавливать успѣшно начавшуюся постройку Сибирской дороги съ запада, тѣмъ болѣе, что порученныя изысканія, по постройкѣ дороги отъ Челябинска до Томска были уже окончены и дали вполнѣ удовлетворительные результаты для дешевой и быстрой постройки этого участка.

ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоугодно было устрани- 1892 г.
тить новое грозившее постройкѣ Сибирской желѣзной дорогѣ замедленіе и лично дать надлежащее въ этомъ смыслѣ указаніе Предсѣдателю Департамента Государственной Экономіи, вслѣдствіе чего предоставлено было Министру Путей Сообщенія употребить въ 1892 г. на безостановочное продолженіе постройки Сибирской желѣзной дороги — **на Востокъ отъ Челябинска** — нѣкоторую часть изъ вошедшихъ въ роспись на сей годъ для постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ кредитовъ.

17 Января Статсъ-Секретарь фонъ-Гюббенетъ былъ Всемилостивѣйше уволенъ, по прошенію, вслѣдствіе продолжавшейся тяжелой болѣзни, отъ должности Министра Путей Сообщенія, съ назначеніемъ Членомъ Государственнаго Совѣта.

Да благословитъ Господь великое начинаніе ГОСУДАРЯ
ИМПЕРАТОРА о возрожденіи обширной окраины Отече-
ства къ новой плодотворной жизни и знаменательное
участіе въ осуществленіи этого истинно народнаго дѣла
ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА ГОСУДАРЯ
НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРО-
ВИЧА.

Іюнь 1894 года.



Перечень

главныхъ ВЫСОЧАЙШИХЪ повелѣній и указаній въ Божь почившаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III и другихъ мѣропріятій по Министерству Путей Сообщенія, за время бытности Министромъ Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета (отъ 30 Марта 1889 до 17 Января 1892 года).

1. Во исполненіе данныхъ Ст. Секр. фонъ-Гюббенету, при его назначеніи, ВЫСОЧАЙШИХЪ указаній о принятіи рѣшительныхъ мѣръ по улучшенію и развитію нашихъ желѣзной дорогъ, водныхъ путей и шоссе, а также по устройству коммерческихъ портовъ, съ цѣлью возвышенія экономическаго преуспѣянія Государства, былъ выработанъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1889 же-г. общій планъ предстоящихъ по всѣмъ симъ отраслямъ вѣдѣнія его на 5 лѣтъ впередъ работъ. Въ этомъ планѣ, сообщенномъ на обсужденіе Особаго Высшаго Совѣщанія, приблизительная стоимость всѣхъ особо перечисленныхъ работъ простиралась за 5 лѣтъ до 582 милл. руб., а именно: на постройку 6000 вер. главныхъ и второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ 252 милл. руб., на улучшеніе существующихъ желѣзныхъ дорогъ 171 милл. руб.; на усовершенствованіе водныхъ путей 95 милл. руб.; на возведеніе новыхъ шоссе и подъѣздныхъ путей 25 милл. руб. и на устройство портовъ 39 милл. руб. Хотя при затруднительномъ положеніи нашего государственнаго казначейства отпускъ столь значительныхъ жертвъ въ то время оказался невозможнымъ, а вслѣдствіе этого, и не могло быть приступлено къ подготовленію тѣхъ учрежденій, того состава лицъ и тѣхъ изслѣдованій и соображеній, которыя необходимы для выполненія поставленной широкой задачи, тѣмъ не менѣе небольшое увеличеніе, противъ прежняго, запаса денежныхъ средствъ на работы былъ предоставленъ въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія съ 1890 г.
2. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 15. Февраля 1891 г. положеніе Комитета Министровъ о постройкѣ сплошной черезъ всю Сибирь желѣзной дороги

и о немедленномъ приступѣ къ постройкѣ восточнаго участка ея — Уссурийской дороги, — начиная отъ Владивостока.

3. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное 21. Февраля 1891 г. положеніе Комитета Министровъ разрѣшившее спорный, въ теченіе 17 лѣтъ, вопросъ о направленіи Сибирской желѣзной дороги отъ Златоуста, на Уралѣ, къ Челябинску, Томску и Иркутску, признанномъ наиболѣе соответствующимъ государственнымъ интересамъ.
4. Всемилостивѣйшій Рескриптъ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III на Имя ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА, нынѣ благополучно царствующаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА отъ 17. Марта 1891 г. о совершеніи закладки въ Владивостокѣ, великой Сибирской желѣзной дороги.
5. Совершеніе закладки Сибирской желѣзной дороги въ Владивостокѣ 19. Мая 1891 г. НАСЛѢДНИКОМЪ ЦЕСАРЕВИЧЕМЪ, ВЕЛИКИМЪ КНЯЗЕМЪ НИКОЛАЕМЪ АЛЕКСАНДРОВИЧЕМЪ, нынѣ благополучно царствующимъ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ.
6. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя мнѣнія Госуд. Сов. 1889, 90 и 91 гг. о постройкѣ, въ видахъ стратегическихъ, новыхъ желѣзныхъ дорогъ (Новоселицкой, Ломжинской и другихъ) а также вторыхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ на западной границѣ, на протяженіи 2500 вер.
7. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя мнѣнія Госуд. Сов. 1889, 90 и 91 гг. объ улучшеніи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ видахъ безопасности и правильности движенія на нихъ, а также усиленія ихъ съ стратегической и коммерческой цѣлю, на общую сумму, считая и вторые пути, на 82 милл. руб., для дорогъ казенныхъ и частныхъ.
8. Переосвидѣтельствованіе всѣхъ мостовъ на желѣзныхъ дорогахъ особыми Коммиссіями и исправленіе обнаруженныхъ недостатковъ.
9. Изданіе обширнаго ряда правилъ для правильнаго и успѣшнаго выполненія желѣзными дорогами своего назначенія и постоянное наблюденіе за дѣятельностью дорогъ по исполненію сихъ правилъ, черезъ вновь организованную инспекцію и лично Министромъ, обзрѣвшимъ въ 3 года, около 20 тыс. верстъ.
10. Изданіе правилъ объ устраненіи коренныхъ недостатковъ подвижнаго состава желѣзной дороги (объ однообразной высотѣ буферовъ, о размѣрѣ осевыхъ шеекъ и т. п., о сосредоточеніи свѣдѣній о подвижномъ составѣ въ Министерствомъ Путей Сообщенія объ учетѣ его и многихъ другихъ).

11. Введеніе въ пассажирскихъ поѣздахъ желѣзной дорогъ автоматическихъ тормазовъ.
12. Приведеніе въ усовершенствованное состояніе и въ полный порядокъ всѣхъ пяти существующихъ ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ.
13. Составленіе на тщательно выработанныхъ, новыхъ основаніяхъ проектовъ новыхъ ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ для ВЫСОЧАЙШИХЪ путешествій внутри Имперіи и за границею; ВЫСОЧАЙШЕЕ одобреніе сихъ проектовъ и приступъ къ постройкѣ поѣздовъ.
14. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя новыя положеніе и правила о движеніи ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ, съ изданіемъ подробныхъ инструкцій всѣмъ сопровождающимъ поѣздъ.
15. Установлены, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, порядокъ и условія мобилизаціи желѣзной дорогъ на случай войны, ускоряющія возможность сосредоточенія войскъ на 14 дней.

Мѣры изложенныя въ пунктахъ 7 по 15 возстановили, въ сильно встревоженномъ несчастнымъ событіемъ въ Боркахъ (17. Окт. 1888 г.) общественномъ мнѣніи, довѣріе къ безопасности движенія по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ; а результаты этихъ мѣръ заслужили Милостивое одобреніе въ Бозѣ почившаго ГОСУДАРЯ, какъ видно изъ пункта 33.

16. Послѣдовательное увеличеніе протяженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ 5000 вер. въ 1889 г., до 10.000 вер. въ 1892 году; при особыхъ усиліяхъ Министерства къ исполненію ВЫСОЧАЙШИХЪ указаній объ отдачѣ преимущества казенной постройкѣ и эксплуатаціи желѣзной дорогъ передъ частною.
17. а) Окончено постройкою желѣзной дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ до 1889 г. 1151 вер.
б) разрѣшена вновь постройка желѣзныхъ дорогъ и приступлено къ осуществленію —

| | | |
|---------------------------------------|------|---|
| магистральныхъ линій | 2986 | „ |
| второстеп. рельсовыхъ путей | 2045 | „ |

всего . . 6182 вер.

18. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное въ 1890 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта о коренномъ переустройствѣ **Маринской водной системы** на 13 милл. руб. для увеличенія ея провозоспособности, для удешевленія перевозки и для сокращенія времени прохода судовъ по системѣ.
19. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя въ 1889, 1890 и 1891 гг. мнѣнія Государственнаго Совѣта объ ассигнованіи средствъ на улучшеніе рѣкъ;

Волги, въ разныхъ мѣстахъ, съ устройствомъ рѣчнаго порта близъ Казани; Днѣпра у Кіева, Екатеринослава и въ порогахъ; Днѣстра, Вислы, Нѣмана, Дона, Зап. и Сѣв. Двины и др.

20. Изслѣдованіе старыхъ водныхъ системъ Вышневолоцкой и Тихвинской, а также проектированіе новой Днѣпровско-Двинской Системы.
21. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта о признаніи всѣхъ рѣкъ, годныхъ для судоходства и сплава, предметомъ общаго пользованія (1890 г.).
22. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе Комитета Министерства (1890 г.) о возобновленіи передачи казенныхъ шоссе въ завѣдываніе земскихъ учрежденій.
23. Разработка порядка устраненія важныхъ недостатковъ урочнаго положенія и технической отчетности.
24. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя (1889, 1890 и 1891 гг.) мнѣнія Государственнаго Совѣта объ упраздненіи многихъ стѣснительныхъ для населенія и малоодоходныхъ шоссейныхъ заставъ.
25. Расширеніе сѣти нашихъ шоссейныхъ дорогъ построекою новыхъ на счетъ казны, на Кавказѣ, въ Крыму и на западной границѣ.
26. Мѣры принятыя по соглашенію съ Мин. Внут. Дѣлъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей посредствомъ привлеченія къ участию въ расходахъ — черезъ особыя поды предсѣдательствомъ Губернатора совѣщанія — всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ, въ томъ числѣ и казны (1890 г.).
27. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное въ 1890 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта объ устройствѣ Либавскаго порта въ широкахъ размѣрахъ.
28. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе Комитета Министерства, состоявшееся въ присутствіи НАСЛѢДНИКА ЦЕСАРЕВИЧА ВЕЛИКАГО КНЯЗЯ НИКОЛАЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА, нынѣ благополучно царствующаго ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА объ устройствѣ коммерческаго порта въ городѣ Феодосіи (1890 г.).
29. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта (1891 г.) о расширеніи первоначальныхъ предположеній по устройству Новороссійскаго порта.
30. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта (1889, 1890 и 1891 г.) объ улучшеніи портовъ: Ст.-Петербургскаго, Батумскаго, Николаевскаго, Виндавскаго, Одесскаго, Таганрогскаго, Архангельскаго, Ялтинскаго, Рижскаго, а равно о продолженіи начатыхъ въ портахъ работъ.

31. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныя мнѣнія Государственнаго Совѣта объ устройствѣ портовыхъ управленій въ Имперіи на новыхъ началахъ (1891 г.).
32. ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное въ 1890 г. мнѣніе Государственнаго Совѣта о преобразованіи Института Инженеровъ Путей Сообщенія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I и высокомилостивый, незабвенный для Института, и знаменательный для учащагося юношества вообще -- отвѣтъ въ Бозѣ почившаго ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III на имя быв. Министра Путей Сообщенія, Статсъ-Секретаря фонъ-Гюббенета отъ 30. Августа 1890 года:

„Искренно радуюсь открытію двухъ младшихъ курсовъ: вполне надѣюсь, что Институтъ дастъ Россіи дѣльныхъ Инженеровъ, вполне приготовленныхъ для исполненія задачъ будущаго. Благодарю васъ, всѣхъ чиновъ центрального управленія и Института, учащихъ и учащихся за поздравленія. Передайте послѣднимъ Мои наилучшія пожеланія успѣха.“

33. Въ Бозѣ почившему ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III благоугодно было, по возвращеніи съ Августейшимъ Семействомъ изъ Крыма въ Гатчину, 16. Ноября 1891 г., осчастливить Статсъ Секр. фонъ-Гюббенета (за 2 мѣсяца до оставленія имъ Министерства, въ то время уже больного) слѣдующими начертанными Собственноручно на его донесеніи, одобряющими дѣятельность вѣдомства путей сообщенія, высокомилостивыми словами:

„Очень сожалею, что болѣзнь помѣшала вамъ быть въ Гатчинѣ. Очень доволенъ Нашимъ обратнымъ проѣздомъ. Все было въ исправности.“

34. ВЫСОЧАЙШАЯ благодарность объявлена, между прочими, въ ВЫСОЧАЙШЕМЪ приказѣ по Военному Министерству, Статсъ-Секретарю фонъ-Гюббенету за успѣшную перевозку войскъ и военныхъ тяжестей на большіе маневры, состоявшіеся въ ВЫСОЧАЙШЕМЪ присутствіи, на югѣ Россіи.
35. ВЫСОЧАЙШЕ пожалованъ фонъ-Гюббенету при милостивой грамотѣ, орденъ Святаго Александра Невскаго, въ концѣ 1889 года, т. е. вскорѣ по назначеніи Министромъ Путей Сообщенія.
36. Сверхъ того состоялись еще и другія ВЫСОЧАЙШІЯ указанія и, по представленію Министерства Путей Сообщенія, ВЫСОЧАЙШІЯ повелѣнія.



